

UNIVERSITÉ DE LYON -- FACULTÉ DE DROIT

LES
**Importations Charbonnières
de la France**
en présence de l'Entente Européenne
du Charbon (1939)

THÈSE

SOUTENUE

DEVANT LA FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE LYON

PAR

J. DUMONT

INGÉNIEUR CIVIL DES MINES



IMPRIMERIE SOUCHIER
ROANNE

1941



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41554206_0009

Les Importations Charbonnières de la France
en présence
de l'Entente Européenne du Charbon (1939)

UNIVERSITÉ DE LYON -- FACULTÉ DE DROIT

LES
**Importations Charbonnières
de la France**

**en présence de l'Entente Européenne
du Charbon (1939)**

T H È S E

SOUTENUE

DEVANT LA FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE LYON

PAR

J. DUMONT

INGÉNIEUR CIVIL DES MINES



IMPRIMERIE SOUCHIER
ROANNE

1941



UNIVERSITÉ DE LYON - FACULTÉ DE DROIT

Doyen honoraire

M. JOSSERAND, O. ✻, I., Conseiller honoraire à la Cour de Cassation.

Professeurs honoraires

MM. APPLETON (Jean), O. ✻, I.
JOSSERAND, O. ✻, I.
LAMEIRE, ✻, I.
PIC (Paul), O. ✻, I.
LAMBERT (Edouard), O. ✻, I.
ANTONELLI (Etienne), ✻, I.
PERROUX (François), A.
BROUILHET (Charles), ✻.
LÉVY (Emmanuel), O. ✻, I.

Doyen

M. GARRAUD (Pierre), ✻, I.

Assesseur

M. ROUBIER, I.

Professeurs

MM. GONNARD, ✻, I., *Economie politique*.
PERROUD, ✻, I., *Procédure civile*.
COHENDY (Georges), ✻, I., *Droit commercial général*.
GARRAUD (Pierre), ✻, I., *Droit criminel*.
ROUBIER, I., *Droit civil*.
FALLETTI, A., *Histoire du Droit public et du Droit privé (Doctorat)*.
LAMBERT (Jacques), A., *Droit Comparé*.
NICOLAS, ✻, I., *Droit administratif*.
PHILIP, A., *Histoire des Doctrines économiques*.
AULAGNON, ✻, I., *Droit civil*.
DE MENTHON, *Economie Politique*.
M^{me} BASTID, *Science financière et Législation française des Finances*.
MM. RICHARDOT, *Histoire du Droit*.
BRUN, *Droit civil*.
TRÉVOUX, I., *Economie Politique*.

Professeurs sans chaire

M. BASTID.

Agrégés

M. PELLOUX, chargé du cours d'Etude des Institutions internationales d'organisation de la paix.

Chargés de cours

MM. CONDOMINE, I., *Droit civil et Droit pénal (Capacité)*.
GOETZ, *Economie Politique*.

MEMBRES DU JURY

MM. TRÉVOUX, Professeur à la Faculté, *président*.
GONNARD, Professeur à la Faculté }
DE MENTHON, Professeur à la Faculté } *assesseurs*.

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

AVANT - PROPOS

L'étude qui va suivre a été commencée au début de 1939, La guerre lui a valu une année d'interruption. Les données rassemblées alors semblent n'avoir plus qu'un intérêt historique.

Toutefois quelle que soit l'issue du conflit actuel, la réorganisation économique de l'Europe paraît devoir s'imposer un jour.

L'examen des faits conduit à penser que les « solutions concertées » en matière charbonnière étaient en voie de réalisation dès avant 1939.

Il n'est peut-être pas sans intérêt de rappeler quelle était, à ce moment la position de la France sur le marché européen des combustibles solides.

Notre plan sera le suivant :

1^{re} Partie : Le charbon dans le monde et en France.

Chap. I. Le charbon dans l'économie moderne.

Chap. II. Le bilan charbonnier de la France

2^e Partie : Les Fournisseurs du marché français.

Chap. III. Historique.

Chap. IV. La provenance anglaise.

Chap. V. — allemande.

Chap. VI. Les provenances belge et hollandaise.

Chap. VII. La provenance polonaise.

Chap. VIII. Les provenances secondaires. Les charbons de l'Empire.

3^e Partie : La réalisation des importations.

Chap. IX. Les importateurs.

Chap. X. L'acheminement des importations : Voie maritime - Voie ferrée - Voie fluviale.

Chap. XI. L'utilisation des charbons importés.
Statistiques et pourcentages.

4^e Partie : La concurrence sur le marché français.

Chap. XII. Les facteurs de la concurrence et les dumpings.

Chap. XIII. La défense du marché français : les mesures douanières et la déflation.

Chap. XIV. La défense du marché français (suite) : le contingentement - les prix.

5^e Partie : Accords charbonniers et entente européenne.

Chap. XV. Les importations charbonnières françaises et les accords internationaux.

Chap. XVI. Les tendances à l'entente européenne du charbon en 1938-39.

Conclusion.

PREMIÈRE PARTIE

Le Charbon
dans le Monde et en France

CHAPITRE I

Le Charbon dans l'Economie moderne

Le charbon a été pendant tout le xix^e siècle la source principale de l'énergie consommée dans le monde. Il a fait la force et la richesse de l'Angleterre à l'époque victorienne. Il a permis à l'Allemagne industrielle d'acquérir entre 1860 et 1900 la première place parmi les puissances continentales européennes. Au xx^e siècle, sa souveraineté n'est plus aussi incontestée, mais il garde encore un rôle nettement prépondérant.

L'extraction charbonnière mondiale en 1890 était de l'ordre de 500 millions de tonnes, celle du pétrole de 7 millions seulement. L'essor futur de la force hydroélectrique était à peine entrevu.

En 1913, le charbon gardait 71,4 % de l'énergie produite à la surface du globe, le bois 17,6 %. Le pétrole avait conquis 4,5 %, l'électricité hydraulique, 2,4 %.

En 1935, le charbon n'a plus que 56,5% et le bois 12,8%. Mais le pétrole a élargi sa position avec 16,5 % et la houille blanche représente 6,6 % du total mondial.

Le tableau I indique les variations d'importance de ces diverses sources entre 1913 et 1935.

TABLEAU I. — Production mondiale d'énergie entre 1913 et 1935
Tonnages en équivalents de Charbon (Millions de T. Métriques)

	Houille		Lignite		Pétrole		Gaz naturel		Bois		Force Hydraul.		Total
	Tonn.	%	T.	%	T.	%	T.	%	T.	%	T.	%	
1913	1216	71,4	46	2,7	77	4,5	24	1,4	300	17,6	40	2,4	1703
1925	1185	64,6	66	3,6	213	11,6	46	2,5	250	13,6	75	4,1	1835
1929	1325	62,3	82	3,8	295	13,9	74	3,5	250	11,7	103	4,8	2129
1930	1217	61,1	70	3,6	281	12,6	69	3,5	250	14,1	102	5,1	1989
1931	1075	58,8	65	3,6	271	14,8	67	3,7	250	13,7	99	5,4	1827
1932	955	56,6	60	3,6	256	15,2	63	3,7	250	14,8	103	6,1	1687
1933	1000	56,6	62	3,5	282	16,0	63	3,6	250	14,2	109	6,1	1766
1934	1088	57,6	68	3,6	294	15,6	72	3,8	250	13,3	116	6,1	1888
1935	1112	56,5	73	3,7	303	16,5	75	3,8	250	12,8	131	6,6	1964

OBSERVATION. — Le tableau I est extrait des travaux de l'Institut Allemand pour la recherche de la conjoncture. Les facteurs d'équivalence suivants ont été utilisés par kilogramme des divers combustibles : Houille : 7,00, Pétrole : 10,00, Gaz naturel : 9,60, Bois : 3,60. Pour la conversion de l'énergie hydro-électrique on a admis que le rendement des Centrales thermiques se chiffrait à 1 kilowatt-heure pour un kilo de charbon.

Pour les années suivantes nous ne disposons pas encore de statistiques d'ensemble. Nous noterons cependant, que pour 1937, qui fut une année de reprise industrielle, et qui enregistra des pointes de consommation dans les domaines les plus divers, la production charbonnière mondiale fut de 1290 millions de tonnes, en augmentation de 16,0 % par rapport à 1935. La production pétrolière, d'après les chiffres de l'American Petroleum Institute passa de 236,3 millions de tonnes (en 1935), à 291,7 millions de tonnes. L'augmentation ressort à 23,1 %. Quant à la production d'énergie hydro-électrique, on peut estimer que son augmentation ne fut pas inférieure à 30 %. La production totale de courant dans le monde, d'après les indications du D^r Regul et celles de M. Ernest Mercier, au Congrès de Glasgow en juin 1938, serait passée de 350 milliards à 450 milliards de kilowatt-heure.

En partant de ces données, on peut conjecturer que les chiffres de production en équivalent de houille (millions de tonnes métriques) pourraient, en 1937, s'établir comme suit :

Houille	Lignite (1)	Pétrole	Gaz naturel	Bois	Electricité Hyd ¹
1290	81	398	95	250	170

(1) Production de lignite : 252 millions de tonnes contre 224, soit une augmentation de 12,5 %.

ce qui conduit pour le charbon au pourcentage inchangé de 56,5 % du total mondial.

Il ressort du tableau I et de l'extrapolation précédente que si de 1913 à 1932, le charbon a cédé une part notable de sa prépondérance, il semble au contraire, qu'à partir de cette année 1932, un certain équilibre se soit rétabli.

Le recul du charbon, en ce qui concerne la production de l'énergie provient, d'ailleurs, surtout du Nouveau Monde (1). Nous donnons ci-après trois tableaux montrant les pourcentages respectifs aux Etat-Unis, en Grande-Bretagne et en Allemagne.

TABLEAU II. — Pourcentages de la production totale d'énergie aux Etats-Unis

Années	Charbon	Pétrole et gaz	Force Hydraulique
1913	84,2	12,4	3,4
1925	68,9	28,1	3,0
1936	56,7	39,7	3,6

Facteurs de conversion : Anthracite 13.600 B. T. U. par livre.
 Bitumineux 13.100 —
 Pétrole : 6×10^6 B. T. U. par barrel de 42 Gallons.
 Kwh : 4 livres anglaises de charbon en 1913.
 1,44 livres anglaises de charbon en 1936.

TABLEAU III. — Pourcentages de l'énergie consommée en Allemagne

Année	Houille	Lignite	Pétrole	Bois	Tourbe	Force Hydraul.
1913	73,3	18,9	1,8	5,6	0,1	0,3
1930	66	23,2	4,1	4,5	0,2	2
1934	64,7	24,1	4,2	4,6	0,3	2,1

(1) Dans une étude parue en 1933, M. Robert BRUNSCHWIG donnait les pourcentages suivants :

Energie produite à partir de :

	1913		1929	
	Amérique du Nord	Europe Sept ^{le} et Oc ^{le}	Amérique du Nord	Europe Sept ^{le} et Oc ^{le}
Charbon et lignite	85 %	95 %	64 %	90 %
Pétrole	7 %	2 %	24 %	6 %
Gaz naturel	4 %		7 %	
Force hydraulique	4 %	3 %	5 %	4 %

TABLEAU IV. — Pourcentages de l'énergie consommée
en Grande-Bretagne

Année	Houille, Coke métallurgique agglomérés	Gaz de houille	Coke de gaz	Elect.	Pétrole
1913	88,9	2	5,7	2,7	0,8
1930	82,4	2,3	5,5	5,3	4,5
1934	78,0	2,6	5,7	6,6	6,1

Le tableau II est extrait du Mineral Year-Book 1937 du Bureau of Mines des U. S. A. Il montre que l'ensemble pétrole-gaz naturel fournit près de 40 % de l'énergie des Etats-Unis. Si l'on élimine par soustraction, l'influence du bois de chauffage dans le tableau I, on obtient pour l'ensemble, houille et lignite, le pourcentage de 69,2 et pour l'ensemble pétrole et gaz naturel celui de 23,2 %. Les hydrocarbures liquides ou gazeux jouent donc aux Etats-Unis un rôle presque deux fois aussi important que dans l'ensemble du monde.

Les tableaux III et IV sont extraits des études déjà citées de l'Institut Allemand de la conjoncture

En France, les pourcentages de 1935 sont respectivement :

Charbon et lignite	Produits pétroliers	Bois	Electricité	Hydraulique
76 %	10,7 %	4,1 %	9,2 %	

Il apparait donc qu'en Europe, le charbon couvre encore largement les quatre cinquièmes des besoins d'énergie. On peut se demander si le recul enregistré entre 1900 et nos jours continuera et si le xx^e siècle sera le siècle du pétrole, par opposition au xix^e qui fut celui du charbon.

Une analyse approfondie des facteurs influant sur la demande de charbon a été faite par les auteurs du rapport présenté à la Conférence technique tripartite de l'industrie charbonnière (Genève : mai 1938). Parmi les facteurs d'expansion de la demande il faut citer :

- a) l'accroissement de la population, et, à population égale, l'élévation du niveau de vie.
- b) l'expansion de l'activité industrielle et l'augmentation des besoins en combustibles solides (charbons ou lignites) de certaines branches d'activité qui se sont particulièrement développées, notamment la production thermique d'électricité.

- c) les usages nouveaux du charbon, notamment les techniques nouvelles de la chauffe, et les procédés de synthèses chimiques.

Parmi les facteurs de contraction, il faut distinguer :

- a) le fléchissement de l'activité de certaines industries, grosses consommatrices de charbon, notamment les chemins de fer et la navigation en raison de la diminution du commerce mondial.
- b) l'évincement du charbon en tant que combustible et agent d'énergie par les huiles lourdes, le gaz naturel et la force hydraulique.
- c) l'évincement du charbon en tant que matière première de la sidérurgie par l'emploi de plus en plus grand des ferrailles dans la production de l'acier.
- d) la rationalisation et les économies systématiques.

Il n'est pas de notre sujet d'examiner en détail les incidences et les répercussions de ces différents facteurs, et de dégager les tendances futures du marché charbonnier mondial. Avant de situer la place de la France importatrice de charbon, sur le marché européen, et plus particulièrement sa position en présence d'une entente des grands pays exportateurs, il est légitime de se demander si la question des approvisionnements charbonniers gardera, dans l'avenir, son importance actuelle.

La rationalisation continuera de produire ses effets. Des résultats importants ont déjà été obtenus.

L'étude des statistiques des Etats-Unis entre 1909 et 1929 permet de conclure que la diminution de consommation due à un meilleur emploi du charbon, dans l'ensemble des branches de l'activité industrielle, avait été en moyenne de 33 % par unités produites Kwh, tonnes kilométriques, etc...).

Les résultats d'ensemble font défaut en ce qui concerne la Grande-Bretagne. Mais quelques statistiques partielles révèlent une tendance analogue. Entre 1920 et 1925 les entreprises de distribution d'électricité ont abaissé de 55 % la consommation par Kwh, et les hauts-fourneaux enregistrent de 1930 à 1936 une augmentation de 12 % dans le rendement du charbon utilisé.

Les auteurs du Rapport d'enquête sur le marché charbonnier en France estiment à 9,1 millions de tonnes les économies réalisées

entre 1913 et 1934, soit 12 % de la consommation charbonnière française (1).

Enfin les renseignements les plus récents que nous possédions sont ceux fournis sur l'Allemagne par une étude du Dr Regul, d'Essen, publiés dans la revue *Gluckauf* (Octobre 1938). De 1913 à 1930, les économies de combustibles en Allemagne auraient atteint 25 à 30 millions de tonnes et de 1928 à 1936-37, 11 millions.

Il est certain que malgré les résultats déjà obtenus, il reste encore beaucoup à faire, principalement dans la petite et moyenne industrie, et dans le chauffage domestique. Mais il convient de remarquer que tout progrès dans l'utilisation ne se traduit pas forcément par une baisse de consommation. « Il ne faut pas oublier, dit le rapport préliminaire à la conférence tripartite de Genève de février 1938, que la demande de charbon est nettement sensible aux variations des prix, et que, suivant les cours de ceux-ci, le charbon fait une concurrence effective aux autres combustibles. Si tel est le cas, les progrès réalisés par l'industrie dans l'utilisation du charbon en tant que combustible doivent certainement avoir stimulé quelque peu la consommation totale, assurant ainsi une certaine protection au marché charbonnier contre la compétition du pétrole, du gaz naturel et des forces hydrauliques. »

Le déplacement du charbon par les autres sources apparaît à certains comme devant aboutir assez rapidement à un évincement total. L'évolution des dernières années ne semble pas justifier cette opinion. Nous avons vu qu'un certain équilibre semblait acquis depuis 1932. Il convient d'ailleurs, en la matière de distinguer les pertes réelles ou effectives de consommation et les pertes potentielles. Il y a perte potentielle lorsque la production des autres sources d'énergie empêche dans la mesure où elle s'accroît, la production du charbon d'augmenter. Il y a perte effective lorsque la production du charbon doit être réduite dans la mesure où les autres productions s'accroissent. Il est indéniable qu'une part importante de l'énergie produite par la houille blanche a été, pour le charbon, une perte potentielle, notamment en ce qui concerne la couverture de besoins nouveaux comme ceux de l'éclairage ou de l'électro-chimie. L'emploi de l'électricité hydraulique comme agent

(1) Enquête sur le Marché Charbonnier - Annales des Mines (Janvier à Avril 1937).

de force motrice dans nombre d'industries et dans les transports, auparavant entièrement tributaires du charbon a été, par contre, une perte réelle. La perte réelle totale, d'après les travaux du D^r Regul, n'est pas aussi forte qu'on le croit généralement. Entre 1913 et 1935, celui-ci estime à 91 millions de tonnes annuelles les quantités de charbon ainsi remplacées, soit 7 % de la production mondiale de 1913.

Qu'en sera-t-il dans l'avenir ? Toujours d'après les statistiques allemandes de l'Institut de la conjoncture, il y aurait dans le monde, 472 millions de CV hydrauliques disponibles, dont 55 millions utilisés. Leur répartition entre les continents serait la suivante :

	Disponibles	Utilisés
Europe	58	24
Amérique du Nord	67,8	24
Amérique du Sud	59,2	1,1
Asie	80	4,9
Afrique	190	0,1
Océanie	17	0,6

A la limite, en supposant réalisés l'équipement total de ces ressources et leur utilisation intercontinentale, le calcul donnerait, en adoptant les facteurs de conversion du tableau I, l'équivalent de 1.118 millions de tonnes annuelles.

Les « réserves » de l'Europe et de l'Amérique du Nord ne seraient toutefois que de 67,5 millions de CV, ce qui conduirait, en admettant également leur utilisation totale, et en adoptant les mêmes facteurs de conversion, à une économie de 183 millions de tonnes, soit 14,1 % de la production mondiale de houille et de lignite de 1937.

Mais il faut remarquer, avec les rapporteurs français au Congrès des Electriciens de Glasgow en 1938, que les problèmes posés par la production hydro-électrique sont des problèmes d'utilisation des ressources naturelles dont l'aspect varie considérablement d'un pays à l'autre. Les pays pauvres en houille, effectueront beaucoup plus rapidement leur équipement que ceux dans lesquels la production charbonnière occupe une nombreuse main-d'œuvre. En outre, l'utilisation des forces hydrauliques s'effectue toujours en commençant par les chutes les plus avantageuses. Au contraire, les dernières centrales thermiques bénéficient toujours des plus récents

progrès. C'est ainsi que le KWH thermique des grandes centrales modernes demandant moins de 500 gr. de charbon peut soutenir la comparaison économique avec son concurrent hydraulique.

La plupart des auteurs s'accordent à dire que l'évincement effectif du charbon par le pétrole, n'a été appréciable que dans deux domaines bien délimités, les transports maritimes d'une part, et le chauffage des immeubles d'autre part.

En ce qui concerne les transports maritimes, il semble bien que dans les constructions nouvelles on donne la préférence aux navires à moteurs, bien qu'une certaine compétition reste ouverte entre le pétrole et le charbon pulvérisé (1).

Par contre, il ne semble pas que la faveur du mazout pour le chauffage des immeubles doive croître indéfiniment. L'industrie houillère et le commerce charbonnier ont, en effet, réagi, en suscitant de la part des constructeurs la mise au point de foyers automatiques ou semi-automatiques et en livrant pour ces appareils toute une gamme de combustibles appropriés, en général de petit calibre, et partant, de prix très intéressants. De plus, ces appareils font appel à des combustibles de teneurs en matières volatiles très variables, et le marché s'en trouve considérablement élargi. Dans de nombreux cas, les installations employant le mazout ont été, depuis 1935, remplacées avec succès par les nouveaux brûleurs à charbon et les immeubles neufs ont été équipés, du moins dans une large partie du territoire français, avec des foyers automatiques à combustibles solides. M. Robert Brunschwig disait, en 1933, au terme de l'étude déjà citée : « En ce qui concerne le pétrole, nous avons vu se dessiner la notion de deux domaines, dont l'un appartiendrait plus logiquement, plus spécifiquement au pétrole : celui où priment des considérations de rendement, de rayon d'action, de commodité, de confort. Et ce domaine, qui est principalement celui du moteur à essence ou à gas-oil, ouvre des perspectives assez vastes pour que l'emploi généralisé du pétrole comme combustible de foyers doive être considéré comme transitoire et peu conforme à une administration raisonnable des ressources naturelles. »

(1) Ecrit en 1939.

Il est banal, en effet, de dire que les réserves pétrolières du monde n'ont aucune commune mesure avec celles que les géologues attribuent d'ordinaire au charbon. Nous donnerons pour le pétrole la statistique des américains Garfias et Whetsel. Bien que la découverte de nouveaux champs d'exploitation soit possible — ce ne serait pas la première fois que la limite assignée aux ressources mondiales se trouverait reportée —, on peut craindre leur épuisement dans un avenir relativement rapproché.

TABLEAU V. — Réserves mondiales de pétrole

Pays	Réserves en millions de tonnes métriques	Durée d'exploitation en années (sur la base de la production de 1934)
Roumanie	113,1	13,0
U. R. S. S.	550,7	22,8
Europe (y compris U. R. S. S.)	742,1	22,0
Iran	299	39
Irak	395	118,5
Asie (U.R.S.S. exclus)	910,6	53,2
U. S. A.	2029,3	16,5
Vénézuëla	235,1	11,7
Amérique	2408,9	15,3
Afrique	2,3	13
Monde	4066	19,5

Les réserves charbonnières dans le monde, par contre, sont considérables et ne justifient pas de semblables appréhensions. Comme pour le pétrole toutefois, elles présentent un caractère estimatif très prononcé, et on a pu faire remarquer au sujet de trois évaluations récentes, que les divergences existant entre elles « ont une telle ampleur que l'on ne saurait guère attribuer d'importance à aucun de ces calculs. On ne peut vraiment se contenter de dire que les ressources mondiales en charbon se chiffrent entre 5.835 milliards et 10.800 milliards de tonnes. La marge est trop grande pour qu'aucune de ces évaluations présente quelque valeur » (1).

Nous donnerons toutefois à titre d'image les deux statistiques les plus récentes : celle de la Conférence mondiale de l'énergie de

(1) QUIGLEY, « Power Ressources of the world », 1929.

1936, laquelle a procédé à la mise à jour des évaluations du Congrès géologique international de Toronto en 1913, et celle de l'Institut allemand pour la recherche de la conjoncture (Annales de l'Institut 1937 par Regul).

TABLEAU VI. — Réserves charbonnières mondiales

(Chiffres de la conférence mondiale de l'énergie)

	HOUILLE		LIGNITE	
	Réserves prouvées	Réserves probables	Réserves prouvées	Réserves probables
Europe	548,4	1.561,8	60,1	270,6
Amérique du Nord	30,3	2.286,4	391,3	1.441,4
Amérique Centrale et Amérique du Sud	2,1	1,1		
Afrique	9,3	209,7		11,9
Asie	10,9	10.155,5	0,1	1,1
Océanie	21,4	140,8	10,7	0,6

DÉTAIL POUR L'EUROPE

Belgique	11			
Tchécoslovaquie	6,5	25	12,5	
France	6,0	17	1,6	1,6
Allemagne	71,2	270,3	28,8	56,7
Pologne	13,9	47,7	1,5	5
U. R. S. S.	295,9	998,0	12,8	202
Grande-Bretagne	129,5	176,0		

Les statistiques du D^r Regul comportent une appréciation de la durée probable de ces réserves dans trois hypothèses : 1) avec une production constante ; 2) avec un accroissement annuel de la production de 0,5 % par rapport à l'année précédente ; 3) avec un accroissement annuel de 2 %.

Le taux d'augmentation de 2 % conduit d'ailleurs au bout de moins de 100 ans à des chiffres excessivement élevés qui paraissent, pour les pays gros producteurs, hors de proportion avec la main-d'œuvre déjà disponible. Cela supposerait en tous cas des migrations importantes d'ouvriers et un déplacement complet des centres d'activité industrielle, des pays qui auraient le plus rapidement épuisé leurs ressources, au profit de ceux qui resteraient les derniers en possession d'importantes réserves.

TABLEAU VII. — Réserves charbonnières mondiales
et durée de ces réserves
(D'après le D^r Regul)

Pays	Réserves certaines et probables jusqu'à 2.000 m en millions	Production annuelle moyenne 1923-30 de tonnes	Durée probable de l'exploitation en années		
			1	2	3
U. S. A.	1.975.000	538	3686	593	217
U. R. S. S.	1.075.000	30,3	35.478	1.037	330
Grande-Bretagne	200.000	230,3	868	329	147
Allemagne	289.000	148,1	1.951	470	186
Pologne	138.000	37,8	3.651	590	216
Chine	220.000	16,5	13.330	842	282
Canada	286.000	11,3	25.310	969	314
Ensemble du Monde	4.600.000	1.233,5	3.730	595	217

Nous devons évidemment rester en garde contre la fragilité de ces évaluations. En matière de pétrole, M. Brunschwig faisait déjà remarquer en 1933, que la prévision « ne peut être à long terme, parce qu'elle est fonction de l'exploitation elle-même, parce que tout se passe comme dans une image symbolique où les réserves seraient exploitées par zones concentriques, la visibilité au-delà de la zone d'exploitation n'excédant pas une durée de 10 à 15 ans. D'où l'explication de cet horizon qui semble toujours voisin, mais qui recule au fur et à mesure qu'on semble s'en rapprocher ».

Il est d'ailleurs permis de penser que le charbon pourrait devenir un jour la matière première principale du pétrole. Les réalisations des vingt dernières années dans le domaine de l'hydrogénation nous découvrent des perspectives insoupçonnées.

Nous avons vu que le charbon était demeuré jusqu'ici la principale source d'énergie. Son rôle de dispensateur de force, pour être très important, n'est pas cependant le seul. D'après le rapport de la Conférence tripartite de Genève, ce rôle n'absorberait que 80 % de la production en 1936. Pour les vingt points restant, le charbon serait matière première, 15 allant à la métallurgie et 5 aux industries de distillation.

Berthelot a découvert la liquéfaction du charbon en 1867, par application de sa méthode universelle d'hydrogénation. Bergius a commencé de la transposer sur le plan pratique en 1912, et les

usines allemandes sont parvenues à la réalisation industrielle en 1927.

Sabatier et Sandereins ont créé vers 1902, la seconde méthode qui mène aux carburants de synthèse : la catalyse par le nickel réduit. Fischer et Tropsch reprirent la méthode en 1925 avec des catalyseurs moins actifs, à base de cobalt. Il leur fallut dix ans pour aboutir en 1935, à la mise au point d'un procédé qui fournit très simplement des hydrocarbures de la série grasse.

M. l'Inspecteur Général Crussard a montré enfin que l'étude des édifices moléculaires, par l'action des solvants, n'en est qu'à ses débuts, et il a souligné tous les espoirs que l'on pouvait fonder sur les procédés nouveaux comme celui des américains Pott et Broche. Ceux-ci soumettent à l'hydrogénation sous forte pression la houille après lessivage par des solvants organiques appropriés.

Berthelot disait : « Dans l'ordre de la synthèse organique, le point essentiel réside dans la formation des premiers termes au moyen des éléments, c'est-à-dire dans celle des hydro-carbures et des alcools. »

En fait, les synthèses célèbres de la chimie des colorants ont été réalisées à partir de 1860. Mais c'est seulement depuis vingt ans que l'industrie élabore les dérivés les plus simples, méthane, éthylène et alcools correspondants. Dans ces techniques nouvelles, le charbon joue le rôle fondamental. Il est la matière que l'on hydrogène directement (Bergius, Pott et Broche). Il est la matière première à partir de laquelle on obtient le mélange gazeux à hydrogéner (Fischer, Tropsch). Il offre enfin le moyen le plus sûr et le plus économique d'obtenir en grande quantité l'hydrogène devant servir à la synthèse.

« Ne quittons pas ce complexe d'industries, disait M. Raymond Berr, sans noter le caractère universel acquis au cours des récentes années par ce mélange si particulier issu du gaz à l'eau, et accolant deux volumes d'hydrogène à un volume d'oxyde de carbone. Sa teneur en hydrogène l'assimile au gaz de cokerie, pour la préparation de l'hydrogène pur et la synthèse de l'ammoniaque, sa composition le rend apte indifféremment à la synthèse de l'alcool méthylique et à celle des carburants et des corps gras. » (1).

Combinaison de l'azote et de l'hydrogène aboutissant aux engrais, hydrogénation des houilles donnant des huiles minérales, hydrogénation des produits pétroliers en vue de leur anoblissement

(1) Conférence prononcée en 1938 à la Société des Ingénieurs Civils.

et de l'obtention des essences indétonantes demandées par l'aviation, hydrogénation de l'oxyde de carbone produisant l'alcool méthylique et permettant de passer aux acides gras, chaînes de synthèse partant du méthane, de l'éthylène, de l'acétylène ; nous commençons seulement à entrevoir leurs possibilités infinies. Toutes ces techniques gravitent autour du four à coke et du gazogène. Elles peuvent d'ores et déjà conduire aux caoutchoucs artificiels, aux savons et, dit-on, aux corps gras alimentaires.

Les Allemands ont appelé le charbon, la mère des matières premières. Ils ont fondé sur lui le développement de leur force. Ils ont cherché par tous les moyens à en accroître la production (1).

L'avenir dira ce qu'il faut penser de tout cela. Préexistant à ces richesses nouvellement réalisées, issues de la Science et du travail de l'homme, il en est d'autres dispensées généreusement par la nature, mais au hasard des sols et des climats. Les techniques nouvelles peuvent, dans une certaine mesure pallier pour un temps à ces inégalités de répartition. Le bonheur du monde n'est sans doute pas dans la contraction des échanges, mais dans leur organisation, dans leur harmonisation. En permettant d'accroître la quantité et la qualité des produits, ces techniques peuvent y contribuer.

L'industrie houillère pourra jouer un grand rôle. Le règne du charbon qui semblait devoir prendre fin, connaîtra une nouvelle splendeur. Il sera la matière précieuse qu'il ne faut point gaspiller. Et l'aménagement rationnel des ressources de l'univers consistera peut-être dans l'utilisation maxima des autres agents d'énergie, pour ne lui conserver que ce rôle de substance première.

*
*
*

Substance première de l'activité industrielle des peuples, le charbon est aussi un élément important de leur vie sociale. L'industrie charbonnière est une industrie à base de main-d'œuvre. Les salaires entrent pour 40 à 70 % dans le coût d'extraction.

A l'apogée de la production en 1929, les effectifs étaient de l'ordre de grandeur suivant : Grande-Bretagne, 880.000 ouvriers ; Etats-Unis, 760.000 ; Allemagne (lignite exclu), 560.000 ; France, 300.000 ; Belgique, 160.000.

Une crise charbonnière a donc des répercussions sur une population nombreuse, et les problèmes posés par le charbon ont des aspects sociaux marqués.

(1) Ils viennent de porter de 8 h. à 8 h. 45 la durée de travail dans les Mines (avril 1939).

Enfin le charbon est un élément déterminant du commerce international tant par ses déplacements propres, que par ceux qu'il suscite.

« La houille, dit F. Maurette, dans son livre sur les grands marchés des matières premières, est un élément trop indispensable à la vie moderne, pour qu'aucun Etat civilisé puisse s'en passer. Ceux qui n'en n'ont pas en achètent, quelle que soit la distance qui les sépare des marchés fournisseurs, quels que soient les désavantages économiques que présente le transport sur de larges espaces, d'une matière lourde et de faible prix. »

Le commerce mondial du charbon ne porte pas cependant sur des tonnages très importants, eu égard à la production. Le volume total des échanges entre pays (cargaisons seulement) a été en 1936 de 110 millions de tonnes. C'est que le charbon, en raison du prix relativement élevé de son transport par rapport au coût de sa production, attire en quelque sorte à lui, les matières premières de haute valeur, dont la transformation s'opère à proximité des bassins miniers. L'excédent de production de ces bassins trouve ensuite utilement à s'employer comme fret de retour et peut alimenter des marchés lointains.

Il est des clients de la houille dans tout le monde civilisé. Clients modestes : les pays qui en sont dépourvus mais qui n'ont pas non plus une forte industrie. Clients réguliers : les escales situées sur les grandes voies maritimes du globe, qui doivent approvisionner les cargos en charbons de soute. Clients importants : les pays qui, grands manufacturiers, ont une consommation plus forte que leur capacité de production.

Tels sont les innombrables marchés de la houille. Ils sont disséminés dans tout le monde civilisé. Il n'existe pas comme pour les produits de valeur, faciles à transporter et à stocker des marchés de concentration et de redistribution. Il y a toutefois de grands marchés exportateurs et quelques grands marchés d'importation. La France est un de ces derniers.

CHAPITRE II

Le Bilan Charbonnier de la France

« La France, a écrit Francis Laur, cité par M. Olivier, en tête de son ouvrage sur « la Politique du Charbon », est la dernière des grandes nations pour la production du charbon, la dernière pour la consommation totale, la dernière pour l'exportation, la première pour l'importation. » (1).

Ce jugement qui date d'avant 1914 voulait marquer que notre pays produisait, consommait, exportait moins de houille que les Etats-Unis, l'Angleterre et l'Allemagne, mais trouvait dans un développement harmonieux et équilibré de toutes ses ressources, le moyen de se procurer ce que son sous-sol ne fournissait pas assez abondamment, et de tenir son rang parmi les grandes nations industrielles.

A beaucoup d'égards cette situation demeurait la nôtre (2). Toutefois le déséquilibre de nos finances, le déficit renouvelé de notre balance des comptes éclairaient d'un jour différent la question de nos importations charbonnières. D'autre part les grands pays exportateurs, nos voisins, après 15 années d'une guerre économique sans merci, semblaient être entrés au début de 1939 dans la voie de l'entente. Quelles en seraient les réactions sur notre approvisionnement ?

(1) OLIVIER : *La Politique du charbon*, 1922.

(2) En ce qui concerne le charbon, comme la plupart des grandes matières premières industrielles, la situation de la France n'était point celle d'une nation « nantie ».

Le charbon quoiqu'en recul devant le pétrole et l'électricité hydraulique, gardait cependant une place prépondérante dans la couverture de nos besoins d'énergie.

**TABLEAU I. — Pourcentages de consommation
des diverses sources d'énergie**

Année	Charbon	Pétrole	Bois	Electricité hydraulique	Total
1925	87	3,5	5	4,5	100
1930	82	6,9	4	6,7	100
1935	76	10,7	4,1	9,2	100

Le bilan charbonnier de la France est établi chaque année dans la statistique de l'Industrie Minérale publiée par la Direction des Mines.

**TABLEAU II. — Consommation apparente totale
des combustibles Minéraux solides (en milliers de tonnes métriques)**

Année	Production	Variation des stocks des Mines	Débit des Mines	Import.	Export.	Variat. des stocks apparente des Ch. de Fer	Consommat.
	(1)	(2)					
1938	47.557	+ 936	46.621	22.726	1.215	+ 209	67.923
1937	45.364	— 1.036	46.400	30.890	1.034	+ 495	75.761
1936	46.171	— 1.883	48.054	22.905	1.334	— 421	70.046
1935	47.119	— 179	47.298	22.011	1.518	— 78	67.869
1934	48.658	+ 341	48.317	24.546	1.899		70.964
1930	55.057	+ 2.100	52.957	36.272	2.859		86.370
1929	54.977	— 1.836	56.813	36.348	4.194		88.967
1928	52.440	— 508		29.743	3.253		79.438
1913	44.640		44.640	30.898	2.848		72.720

La production qui figure dans la statistique précédente est la production nette, c'est-à-dire, déduction faite des déchets inutilisables de criblage et de lavage. La consommation propre des Mines n'en est pas défalquée. Elle entre ainsi dans la consommation apparente totale au même titre que celle des autres industries. Les variations des stocks chez les consommateurs ne sont pas décomptées, sauf pour les chemins de fer depuis 1935 inclus. Le débit des Mines est la somme algébrique des colonnes 1 et 2. Les importations et les exportations sont établies d'après les chiffres du commerce spécial de l'Administration des douanes. Le chiffre de consommation obtenu ne donne qu'une idée de la consommation réelle. Il est certain, par exemple, que dans l'augmentation de consommation de

1936 doit entrer en ligne de compte la reconstitution de stocks importants, souvent de caractère spéculatif, commencée à partir du mois de septembre, dans la plupart des industries.

Notons en outre, que 1913 avait été une année exceptionnelle. Les importations avaient augmenté, forçant les houillères nationales à leur abandonner du terrain jusque dans leurs aires naturelles de ventes.

Les valeurs du coefficient de couverture (rapport de la production à la consommation apparente) ont subi les variations suivantes :

Période	1871-1913	1913	1928	1929	1930	1935	1937	1938
%	69	61,4	66,4	63,6	61,3	69	59,7	68,8

La France est donc un pays très fortement importateur. Le tableau III montre son degré de dépendance par rapport aux fournisseurs étrangers.

TABLEAU III. — Production et échanges charbonniers des principaux pays en 1936 et pourcentage des importations dans la consommation nationale

(en millions de tonnes métriques)

	Production (1)	Exportation (2)	Importation	Pourcentage dans la cons ^{on} nationale (moy. 34-36)
U. S. A.	439,9	13,5	1,2	0,3
Grande-Bretagne	232	50,9	0,2	0,1
Allemagne	202,2	40,2	7,3	4,5
Pologne	29,8	8,8	0,2	0,9
Belgique	27,9	6,9	7,4	26,2
France	46,1	1,4	22,9	34,3
Italie			8,5	89,2

(1) Lignite converti en houille.

(2) Soutes comprises.

La France est de très loin, comme le montre le tableau précédent, le plus gros importateur du monde. Sur les 110 millions de tonnes du commerce mondial en 1935, elle a prélevé 22 millions, soit le 1/5. En 1937 cette proportion s'élevait au chiffre record de 36,8 %.

L'importation des charbons en France apparaît comme une nécessité reconnue.

« En quelques mots, dit le rapport d'enquête sur le marché

charbonnier français, les raisons de cet état de choses sont dues à l'insuffisance physique de nos gisements, à leur situation géographique, au manque de certaines qualités (anthracites, maigres, 1/2 gras, charbons à coke), à la position et à la richesse relative des grands bassins étrangers. »

De son côté, M. de Peyerimhoff écrivait dans son rapport au Conseil National Economique en 1933 :

« Dotée de deux grands bassins houillers malheureusement placés en situation excentrique, et d'un certain nombre de bassins intérieurs dont l'apport est du plus grand intérêt pour les régions qu'il dessert et pour l'équilibre économique du pays, la France a toujours pu produire 60 à 70 % de sa consommation charbonnière, sauf pendant les années immédiates d'après guerre où la destruction de la plupart des Mines du Nord et du Pas-de-Calais avait temporairement abaissé le coefficient de couverture au-dessous de 50 %.

« S'il n'est pas raisonnable d'escompter que notre extraction puisse assurer en quantités ni en qualités, la totalité des besoins français, ni même un pourcentage largement supérieur au maximum atteint, c'est une nécessité d'ordre social, économique et politique, au sens le plus haut du mot, de ne pas laisser la France redevenir lourdement tributaire de l'étranger pour la fourniture du charbon qui est, et reste appelé à demeurer la source de beaucoup principale de la force. »

La production française qui était de 44,6 millions de tones en 1913 (frontières actuelles) a atteint son maximum avec 55,05 millions en 1930, pour revenir à 46,1 en 1936 et 45,3 en 1937 malgré le renversement de la conjoncture. En 1938, elle était remontée à 47,5 millions de tonnes.

Les houillères françaises peuvent être divisées quant au débit en trois groupes :

- a) Le bassin du Nord et du Pas-de-Calais (arrondissements minéralogiques de Douai et d'Arras ;
- b) Le bassin Lorrain (arrondissement minéralogique de Strasbourg ;
- c) La Fédération Centre-Midi (arrondissements de Saint-Etienne, Lyon, Alès, Toulouse, Clermont, Marseille) (1).

(1) Arrondissements minéralogiques en 1939.

En millions de tonnes métriques les productions de ces trois groupes sont les suivantes :

Années :	1913	1930	1935	1936	1937	1938	Pourcentage en 1938
Nord et Pas-de-Calais	27,5	35,0	29,0	28,4	27,1	28,2	59,4 %
Lorraine	3,7	6,0	5,6	5,4	6,1	6,7	14,2 %
Fédération Centre et Midi	13,0	13,7	12,1	11,9	11,6	12,1	25,5 %
Autres Bassins	0,4	0,3	0,1	0,3	0,3	0,4	0,9 %

Les pourcentages des productions réalisées dans les arrondissements par rapport à la production totale sont donnés au tableau IV.

**TABLEAU IV. — Pourcentage des productions
par arrondissements minéralogiques**

Années		1913	1930	1935	1936	1937	1938
Nord et	Arras	61,4	63,6	40,6	41,2	40,6	40,2
Pas-de-Calais	Douai			21,0	20,3	19,4	19,2
TOTAL				61,6	61,5	60	59,4
Lorraine	Strasbourg Nancy	8,5	11,0	12,0	11,8	13,6	14,2
Fédération Centre-et- Midi	St-Etienne	8,5	6,7	7,1	7,1	6,9	6,9
	Lyon	5,8	5,7	5,9	5,9	5,8	5,7
	Alès	5,3	4,2	5,0	5,0	5,2	5,2
	Toulouse	4,5	3,5	3,1	3,2	3,1	3,2
	Clermont	3,4	2,9	3,0	3,1	2,9	2,9
	Marseille	1,7	2,1	1,6	1,6	1,7	1,6
TOTAL		29,2	25,1	25,7	25,9	25,6	25,5
Autres Bassins	Bordeaux Nantes	0,9	0,3	0,7	0,8	0,8	0,9

A part une augmentation de 3 points à l'actif des Mines Lorraines, et au détriment du Groupe Nord, Pas-de-Calais, les participations demeurent assez stables depuis 1930. Les houillères françaises ont en effet organisé leurs ventes, d'abord par les accords 1931, puis par la Convention du 15 avril 1932, toujours en vigueur actuellement.

Cette Convention classe les régions de ventes en six zones.

A-B-C les zones propres à chacun des groupes, la zone C étant elle-même divisée en deux zones secondaires C 1 et C 2.

La zone D ou zone commune comprenant quelques départements entre les zones A, B et C.

La zone R ou zone fictive comprenant les grands consommateurs suivants : grands réseaux de chemins de fer, usines à gaz et électriques de la région parisienne.

Enfin la zone X comprenant les départements des régions littorales de l'Atlantique et la Manche, l'étranger et les ports maritimes pour les charbons de soute.

En outre, la Convention fixe les contingents de vente de chacun des trois groupes dans chacune des cinq premières zones ci-dessus, et impose des pénalités aux houillères dépassant leurs contingents. Ces pénalités ont d'ailleurs comme contre-partie des primes versées à celles qui n'ont pas atteint le tonnage de vente qui leur est alloué.

L'O. S. H. — Office de Statistique des Houillères — contrôle et assure l'application de cet accord dans l'ensemble du territoire. A l'intérieur de chaque Fédération, les comptoirs de Douai, de Metz (Charlor) (1) et de Lyon remplissent le même rôle.

La production nationale est protégée contre une concurrence abusive des bassins étrangers par le contingentement institué en 1931.

L'équilibre de tonnage, sinon de prix, établi tant bien que mal grâce à ces mesures serait-il susceptible de se modifier ?

Les capacités d'extension de nos bassins sont faibles, et nos réserves sont, avec celles de la Belgique, les moins importantes du continent. La production de la houille est surtout fonction du volume de la main-d'œuvre, de la durée du travail et du rendement. Celui-ci a cru d'une façon continue dès la fin de la reconstitution de nos houillères du Nord et du Pas-de-Calais jusqu'à 1936, année de l'avènement du Front Populaire.

Les valeurs du rendement français, en kilogrammes, par journée d'ouvrier au cours des années passées, et quelques termes des comparaisons fournis par les pays étrangers, sont résumés dans le tableau ci-après :

TABLEAU V. — Rendements comparés par années

Années	1913	1927	1930	1934	1935	1936	1937	1938
<i>France :</i>								
Rendement du fond	978	833	984	1294	1333	1302	1234	1225
Rend. Fond et jour	695	593	691	858	871	858	833	833
<i>Ruhr : Fond et jour</i>	943		1352		1692		1627	
<i>Gde-Bretagne —</i>	1032		1098		1180		1186	
<i>Belgique —</i>	538		575		775		782	
<i>Pays-Bas —</i>	820		1246		1804		1774	
<i>Pologne —</i>	1143		1253		1774		1819	

(1) Abréviation de Comptoir des charbons lorrains.

Notons en passant l'influence exercée sur le rendement par les dispositions des conventions collectives françaises de 1936, relevant le salaire minimum (1), et interdisant d'une part les chronométrages, c'est-à-dire le contrôle de l'exécution des tâches, d'autre part le déclassement des ouvriers à faible rendement.

Ces dispositions furent abolies au début de 1939 par une sentence arbitrale du Ministère du Travail.

Notons aussi que la France a été le seul pays européen à appliquer la semaine de 40 heures dans les Mines, et qu'il a fallu arriver jusqu'à fin 1938 pour pouvoir y apporter les timides aménagements que réclamait l'état humiliant de notre production.

Enfin signalons que l'industrie charbonnière française ne dispose pas du même volant de main-d'œuvre que ses concurrentes étrangères. Elle a dû de 1919 à 1931, faire les frais de l'introduction d'une nombreuse main-d'œuvre étrangère. Pendant les années de crise, au contraire, jusqu'à 1936, elle a procédé à des licenciements importants — véritable perte de substance — qui ramenèrent l'effectif de 300.000 à 220.000 en mai 1936 (2).

Le faible rendement du mineur français tient essentiellement, le fait n'est guère contesté, à la nature des gisements exploités, qui sont en général irréguliers et difficiles. Les difficultés d'exploitation, sont en outre la cause d'une consommation élevée de bois et de fournitures diverses, grevant lourdement le prix de revient. La Belgique, qui possède d'anciens gisements comparables aux nôtres, a un rendement plus faible encore.

L'influence de la position géographique de nos bassins est connue et il est à peine utile d'y revenir. Toute la région de l'Ouest et du Sud-Ouest est largement ouverte aux charbons d'importations maritimes, tandis que les combustibles nationaux n'y arrivent que grevés de lourdes charges de transport. En 1933, le Conseil national économique signalait déjà que le transport d'une tonne de Cardiff à Rouen coûtait 16 à 18 frs et de Rouen à Paris 14 frs. Les 3/4 de la production du Nord et du Pas-de-Calais s'expédiaient par fer. De Lens à Paris le coût du transport à la même époque atteignait 34,55 par rame de 180 tonnes. En 1938, le coke de four payait de Lille à Paris (258 km) 73 frs par rames de 520 tonnes,

(1) Le relèvement ne laissait subsister qu'un écart de 2,85 % avec le salaire moyen.

(2) L'effectif était remonté à 250.000, fin 1938.

alors que le prix Cardiff-Caen n'était que de 52 frs. Pratiquement, la région de Bordeaux ne recevait qu'un tonnage infime de charbons français.

Il faut remarquer avec M. Paul de Rousiers (1) que si l'exportation anglaise sur les 2/3 du globe, a été principalement favorisée par la proximité des gisements et des ports d'embarquement, l'Allemagne, dont les bassins sont au contraire éloignés du littoral, avait fait de vigoureux efforts pour rapprocher économiquement les ports d'embarquement, et pouvait exporter en concurrence avec le charbon anglais.

« Or, nos grandes mines du Nord, du moins quelques-unes d'entre elles, ne sont pas sensiblement plus éloignées de Dunkerque ou de Calais que certaines mines exportatrices du pays de Galles ne le sont de Cardiff, de Newport ou de Swansea. »

Pour le cas où l'évolution de la situation politique et économique internationale nous engagerait plus avant dans le sens de l'autarcie, ou tout au moins nous entraînerait à reviser l'aménagement de nos échanges, il y aurait dans cette utilisation de nos ports français du Nord une possibilité dont l'étude vaudrait d'être reprise (2).

« Des essais ont déjà été tentés dans ce sens, écrivait M. Paul de Rousiers, en 1933. Ils n'ont pas toujours été couronnés de succès et cela ne surprendra personne. La clientèle dont on change les habitudes se récrie volontiers contre les adaptations de détail que nécessite parfois l'usage d'un charbon français, au lieu du charbon anglais dont elle a l'habitude. Les ports d'embarquement ont besoin d'une certaine mise au point pour assurer le prompt chargement... Il convient enfin de rapprocher Dunkerque de la région houillère par une organisation de transports par eau et un aménagement des tarifs ferroviaires. »

Il y avait là un programme infiniment vaste touchant non seulement à l'organisation du marché charbonnier français, mais aussi à celle des transports, des ports et de l'armement.. Il n'est pas surprenant que, même au plus fort de la crise, au moment où la production nationale se trouvait engagée dans une défense opiniâtre de ses débouchés, les résultats atteints n'aient pas été très importants.

(1) Préface à l'Economie charbonnière de la France par Laffite-Laplace.

(2) Ecrit en 1939.

« Nos expéditions par cabotage maritime vers les côtes de l'Ouest, dit le rapport du Comité des Houillères relatif à 1934, s'effectuent sous pavillon français à des conditions moins avantageuses que le frêt international, en raison des charges qui grèvent l'armement national, comme les autres branches de l'économie française. Elles ont procuré de février à décembre 1934 un tonnage complémentaire de 320.000 tonnes en sorties, aux ports de Dunkerque et de Calais, et remplacé un tonnage égal de charbons, d'importation, aux entrées dans les ports du littoral entre Cherbourg et Bayonne. »

L'influence du déficit de notre production en certaines sortes est également un sérieux handicap. La répartition par bassins et par qualités est donnée par le tableau VI.

TABLEAU VI. — Répartition de l'extraction par qualités en 1936
(en milliers de tonnes métriques)

	Nord et Pas-de-Calais	Moselle	Loire	Saône-et-Loire	France entière
Secs à longue flamme } à longue flamme } et charbons à gaz (gras)	7.101	5.455	1.201	805	15.562
Gras	4.977		87	662	6.134
Gras à courte flamme	5.991		1.242	439	8.898
1/2 gras et 1/4 gras	4.809		479	231	6.411
Maigres et Anthracite	5.533		233	530	8.222

Il faut convenir que nos ressources en charbons 1/2 gras et maigres, ne représentent que 32 % de la production totale. Or ces catégories sont très demandées, ce sont celles qui conviennent le mieux à la consommation domestique. De même nous sommes déficitaires en charbons gras : en temps d'activité normale nos besoins de fines pour la fabrication du coke métallurgique sont d'environ 12 millions de tonnes et nous ne produisons guère que 20 millions de charbons gras de toutes sortes.

Par contre, nous sommes relativement à l'aise en charbons à gaz qui constituent le 1/3 de notre extraction.

Notons d'ailleurs que les chemins de fer estiment avoir besoin de charbon 1/2 gras très propres, à haut pouvoir calorique pour la chauffe des trains rapides, et ne trouvent ces sortes spéciales qu'en Grande-Bretagne ou dans la Ruhr ; et que les usines à gaz, pour améliorer leur distillation sont parfois astreintes à recevoir des houilles à très longues flammes des bassins Anglais ou de la Sarre.

Si l'influence défavorable des conditions géographiques peut être combattue par les aménagements que nous avons indiqués à grands traits, il semble encore plus certain que notre déficit en qualités puisse être atténué dans une large mesure.

« La teneur en matières volatiles, dit M. Laffite-Laplace ne résume pas toutes les qualités de la houille » et il donne comme exemple le Nord de la France où le meilleur charbon à coke est le charbon 3/4 gras de 18 à 23 % de matières volatiles, « cependant que le beau coke de Durham est couramment fabriqué avec des houilles de 26 à 32 % de matières volatiles, tandis que dans plusieurs bassins français on emploie aussi des charbons à 30 %. » (1)

La pratique rationnelle des mélanges, éclairée par le laboratoire, a déjà permis de corriger les inégalités naturelles en bien des points, et la plupart des grandes compagnies houillères, celles surtout dont les produits couvrent une gamme étendue doivent s'y orienter résolument.

Il ne faut pas d'ailleurs croire à la nécessité absolue, a priori, pour une catégorie déterminée de consommateurs, d'employer une catégorie déterminée de combustibles. L'étude de l'approvisionnement de différentes régions industrielles françaises montre l'influence des conditions locales préexistantes sur le choix des qualités dans beaucoup d'industries. Les appareils d'utilisation, fours ou foyers de chaudières ont été conçus, la main-d'œuvre a été éduquée, en vue de l'utilisation des charbons du bassin le plus proche ou le plus anciennement exploité dans la région. Des céramistes « cuisent » avec des charbons à 18 ou 20 % de matières volatiles, alors que d'autres exigent 30 %, pour des productions similaires.

La consommation des foyers domestiques est beaucoup plus soumise encore à ces contingences. Deux régions très voisines parfois, consomment pour tous usages, des produits bien différents, boulets à 15 % de matières volatiles ou calibrés flambants à 32 %, uniquement parce qu'elles ont été, à l'origine, dans les aires naturelles de vente, de bassins producteurs différents.

Des habitudes locales, des façons de construire les foyers et leurs gaines de fumée, des conditions de prix plus favorables apparaissent comme les seules raisons plausibles de ces divergences.

(1) L'économie charbonnière de la France.

Des substitutions importantes pourraient être envisagées. Notre économie charbonnière y gagnerait une plus large aisance dans le problème des sortes. Les Mines françaises d'ailleurs ont fait déjà un bel effort en ce qui concerne la production des agglomérés pour remédier au manque de produits classés, et la production des semi-cokes et boulets distillés pour pallier à la pénurie d'anhracites.

Y a-t-il lieu d'envisager d'autres substitutions pouvant venir à leur tour modifier les données du problème de l'importation charbonnière française ? Nous allons esquisser le tableau de la concurrence des autres sources d'énergie, et indiquer brièvement le dernier état de la question.

Il est, en effet, du plus haut intérêt pour la France, de savoir comment, une fois le maximum de la production nationale atteint et utilisé au mieux, il lui faudrait faire face à la situation en cas de renchérissement ou de raréfaction de la production étrangère.

Il y a peu à attendre du pétrole — du moins tant que nos ressources nationales métropolitaines ou coloniales — seront aussi peu importantes. La concurrence entre combustibles solides et combustibles liquides a cependant été vive depuis dix ans.

Les consommations de ceux-ci sont données de 1930 à 1938, par le tableau suivant :

TABLEAU VII. — Consommation de combustibles liquides
(en milliers de tonnes)

Années	1934		1935		1937		1938	
	Gas	oil Fuel	Gas	oil Fuel	Gas	oil Fuel	Gas	oil Fuel
Ravitaillement								
de navires Français	17	456	73	925	77	1123	108	1076
Consommation intérie ^{re}	200	164	243	942	329	1228	326	1269

La compétition a été sévère, principalement sur mer. En ce qui concerne les foyers terrestres industriels et domestiques, l'introduction de 1.200.000 tonnes de fuel-oil, produites par les raffineries a eu lieu à un moment particulièrement défavorable, la consommation charbonnière se trouvant en régression marquée.

Il faut souhaiter d'ailleurs que l'édification d'une industrie de l'hydrogénation soit conçue de façon à résorber progressivement une part de plus en plus grande des résidus lourds.

Si, à certaines époques (1), la calorie gas-oil ou la calorie fuel-oil sont légèrement moins chères que la calorie-charbon importée, l'avantage est peu décisif et la balance des comptes resterait en gros, aussi lourdement grevée qu'auparavant, dans le cas de la substitution d'un tonnage de produits pétroliers à un tonnage de charbon.

Il n'en va pas de même si l'on examine nos possibilités hydro-électriques. Un effort très important a déjà été fait pour utiliser nos chutes d'eau et l'énergie de nos rivières, et pour doter le pays de réseaux rationnellement établis, en vue de la distribution et de l'interconnexion générale.

TABLEAU VIII. — Développement de la production électrique en France (en millions de KWH)

	1925	1930	1934	1935	1936	1937	1938
Production thermique	6.222	8.463	7.977	7.654	7.823	8.290	9.370
— hydraulique	4.000	6.665	7.195	8.163	8.836	9.872	10.020 (a)

(a) Chiffres provisoires.

Le développement de l'hydro-électricité doit être poursuivi activement dans les années à venir. Nos industries d'équipement en bénéficieront largement et le déficit de notre balance des comptes sera diminué de toute la valeur de la production nouvelle, entièrement tirée des ressources nationales (2). Les problèmes à résoudre seront d'ordre financiers et économiques. Il faudra réunir des capitaux considérables nécessaires à un vaste programme, comportant l'aménagement des chutes, le parachèvement des réseaux de transport, et le renforcement des réseaux de distribution, soit au total 14 milliards. C'est le chiffre fixé par le décret-loi du 19 juin 1938, qui a consacré l'accord du Gouvernement et de l'Industrie sur ce programme ; il sera réalisé dans un esprit nouveau par les Sociétés d'Economie Mixte (Génissiat-moyenne Dordogne) et par l'industrie privée, dont les organismes professionnels ont établi tout un ensemble de projets dans le cadre corporatif et se sont engagés à leur exécution envers le Gouvernement.

(1) Au début de 1939 notamment.

(2) Ecrit en 1939.

Compte tenu des disponibilités existantes, environ un milliard de kwh, l'équipement de 3 milliards de kwh nouveaux est prévu dans un délai de 4 ans, ce qui libérera environ 4 millions de tonnes de combustibles, soit 9 % de la production houillère de 1937. L'aménagement rationnel des débouchés de cette production nouvelle doit être étudié avec soin. On ne saurait, en effet, sans danger, substituer brutalement le kwh hydraulique au kwh thermique.

Il est nécessaire de posséder, en vue des périodes de sécheresse, une capacité de production thermique installée, suffisante pour faire face à une demande subitement accrue. L'expérience le prouve en ce qui concerne 1938, où dans le seul département de la Seine, la production d'énergie électrique, par les usines thermiques, a montré une progression de 414 millions de kwh, ou de 24 %; tandis que l'ensemble des usines hydrauliques enregistrait seulement un accroissement de 214 millions de kwh, soit 2,4 %.

Il faut retenir en outre, que la consommation de combustibles étrangers par les usines thermiques n'a été que de 359.000 tonnes, en 1936, et peut être estimée à 550.000 tonnes en période normale. Il faut enfin, ne pas perdre de vue, qu'une part notable de la production thermique livrée à la consommation générale est produite par les centrales minières, qui brûlent sur place des combustibles inutilisables par ailleurs, en raison de leur faible pouvoir calorifique.

Pourrait-on envisager dans un avenir plus lointain, grâce à un équipement total de nos ressources hydrauliques une substitution massive de l'hydro-électricité au charbon, comme certains le croient ? Les évaluations qui ont été faites par les grandes organisations professionnelles font ressortir à 24 milliards de kwh annuels, la capacité de production possible en supplément de celle déjà réalisée, ce qui ne couvrirait pas entièrement les importations de 1937. Il y a lieu d'ailleurs de prévoir sur ce total un large déchet, en l'état actuel de la technique et du marché de l'énergie. L'équipement se fait en commençant par les chutes les plus avantageuses, et l'on ne saurait parvenir à l'utilisation intégrale, sans investissements hors de proportion avec le revenu à en attendre.

Si la concurrence des autres sources peut influer sur notre bilan charbonnier, un aménagement rationnel de notre consommation peut permettre de réduire notre déficit. Nous avons indiqué au chapitre I, l'influence de la rationalisation et des économies sur la demande de combustibles solides. Malgré le chiffre important des économies réalisées de 1913 à 1935, on tenait pour réalisable au

début de 1939, une économie de plusieurs millions de tonnes portant à la fois sur la consommation domestique et sur celle de la petite et moyenne industrie. La substitution complète du gaz d'éclairage au charbon, là où il existe des distributions, devait permettre le gain d'un million de tonnes.

Enfin notre politique économique et notre politique générale, par l'orientation de nos accords étaient susceptibles également d'avoir une répercussion profonde sur notre approvisionnement en charbons. Nous verrons par la suite, que des accords avaient eu lieu concernant les bois de mines français, et les charbons anglais et belges, les constructions navales françaises et les charbons polonais, le minerai de fer français et les charbons allemands, les créances françaises et les charbons tures.

On pouvait penser en 1939, que notre importation charbonnière, par son importance, était une question intéressant le marché européen tout entier. La conclusion de l'entente européenne était susceptible d'en modifier profondément les conditions (1).

(1) Ecrit en 1939.

DEUXIÈME PARTIE

**Les Fournisseurs
du Marché Français**

CHAPITRE III

Historique

Du début du xx^e siècle, jusqu'à la guerre de 1914, la consommation charbonnière de la France était passée de 42,8 millions de tonnes, moyenne des cinq années précédant 1900, à 63 millions de tonnes. L'indice de couverture par la production nationale (frontières de 1913) n'était que 64 % après avoir été de 74 % à la fin du xix^e siècle. 1913 était d'ailleurs une année exceptionnelle. La consommation s'était accrue par rapport à 1912 de plus de 2 millions de tonnes au seul bénéfice de l'importation. La production nationale, qui perdait 300.000 tonnes, voyait ses débouchés naturels menacés.

Les importations françaises de 1913 se répartissaient, par provenances, selon le tableau suivant :

TABLEAU I. — Importations françaises en 1913

	Houille et lignite	Coke	Agglomérés
Grande-Bretagne	11.257.000 tonnes	547.000	175.000
Allemagne	3.842.000 —	2.393.000	188.000
Belgique	3.660.000 —	10.000	642.000
Divers	294.000 —	120.000	81.000

La Belgique avait été pendant longtemps notre principal fournisseur. Elle avait été dépassée en 1895 par l'Angleterre et en 1910 par l'Allemagne.

Il convient de noter la pression de plus en plus forte, exercée sur notre marché par les charbons allemands, pendant les années qui précédèrent la Grande Guerre. Jusqu'en 1893, les exportations

allemandes se tenaient entre 8 et 10 millions de tonnes. La production avait été cette année-là de 74 millions de tonnes dont 39 millions dans la Ruhr. A cette date le Kohlensyndikat est constitué et les exportations vont prendre une extension considérable, comme le montrent les quelques chiffres ci-après : (milliers de tonnes)

	Production allemande	Ruhr	Export.	Export. vers la France
Moyenne 1866-1895	73.952	38.949	10.000	1.316
1903	126.820	65.597	21.555	2.579
1913	209.493	144.536	45.478	6.845

Le développement très rapide des exportations allemandes à la recherche des marchés nouveaux, du marché français en particulier, pour la conquête duquel les exploitations de la Ruhr étaient assez bien placées, devenait menaçant pour le Royaume-Uni. De 1907 à 1913, en effet, les exportations anglaises ne croissaient que de 16,6 %, alors que celles de l'Allemagne augmentaient de 73,7 %.

*
**

La guerre privait la France de la presque totalité du bassin du Nord et du Pas-de-Calais. La production des exploitations envahies avait été en 1913 de 19 millions de tonnes. De l'importation, seule demeurait possible celle des charbons anglais. Les 11 millions de tonnes allemandes ou belges (en équivalent de houille) qui nous faisaient défaut, portait à 30 millions notre déficit, soit 48% de notre consommation totale.

Nos besoins furent couverts par une production poussée au maximum dans les bassins restants — elle atteignit 28,9 millions de tonnes en 1917 contre 21 millions en 1913 — et par l'importation anglaise, 19,06 millions en 1915, 18,7 millions en 1916, plus de 15 millions dans chacune des années 17 et 18. Le marché français fut à partir de 1916 soumis au contrôle gouvernemental. Le Bureau national des charbons fut institué en avril 1916. Le plan Loucheur fut appliqué à partir de juillet 1917. Nous laisserons de côté l'étude des mesures prises : institution de licences d'importation, taxation des charbons et des frets, péréquation, répartition administrative.

De son côté, le gouvernement britannique avait décrété la taxation des charbons destinés aux Alliés en mars 1916, et avait décidé, en décembre de la même année, le contrôle de l'industrie houillère. Ce contrôle devint complet en février 1917.

Cette mesure a une importance historique considérable. Elle est à l'origine de la grande crise minière britannique d'après-guerre, crise

qui nous valut, pour une part, des difficultés plus ou moins avouées avec nos anciens alliés. Chaque fois qu'il s'agissait de forcer l'Allemagne à effectuer les livraisons prévues par le programme des Réparations, nous trouvions plus ou moins ouvertement, les délégués anglais contre nous. Cette crise des houillères anglaises eut son aboutissement dans la grande grève minière de 1926, dont les conséquences sur l'évolution du marché charbonnier européen furent incalculables. « L'industrie minière, a déclaré M. Baldwin, a été bouleversée par le Contrôle de l'Etat, elle n'a jamais réussi depuis lors à se remettre sur pied. »

Le gouvernement britannique a complètement contrôlé les prix. Les prix officiels ont été, pour la consommation — depuis juillet 1915 — des prix fixes définis par une majoration déterminée par rapport au prix d'avant-guerre (cette majoration ayant crû de 4/ à 10/6)) — pour les alliés des prix maxima, puis des prix fixes, — pour les neutres, des prix minima.

On aperçoit déjà dans cette politique des prix, le germe de la politique future du charbon du gouvernement britannique; contrôle gouvernemental des prix, pour assurer aux consommateurs nationaux des prix réduits et imposer au consommateur étranger des prix élevés. Pendant la guerre, des considérations d'ordre moral ont conduit le gouvernement britannique à tempérer cette politique vis-à-vis de ses alliés. La reprise de la lutte économique après la guerre devait amener rapidement la disparition de ces atténuations.

Les changements apportés par la guerre dans l'industrie et dans le commerce charbonnier du monde et plus spécialement de l'Europe, étaient nombreux. Certains devaient avoir des répercussions qui se font sentir encore de nos jours.

L'industrie et le commerce du charbon avaient été pendant les hostilités, dans la plupart des pays belligérants, sous le contrôle des gouvernements. Ce contrôle s'était traduit partout par des mesures réglementaires concernant les salaires, la durée du travail, la répartition et le prix de vente.

Les installations minières avaient été souvent développées, notamment chez les neutres, ou dans les pays d'outre-mer, en tenant compte des besoins du moment, et non des possibilités futures du marché. C'était le cas de la Hollande, de l'Afrique Australe, de l'Inde et de l'Australie. Les changements territoriaux résultant des traités, avaient bouleversé les bases traditionnelles des échanges charbonniers en Europe. L'Allemagne avait cédé, à la France, les Mines de

Lorraine et les Mines de la Sarre ; et à la Pologne les Mines de la Haute-Silésie. Le nouvel Etat Polonais avait acquis les anciens bassins Russes de Cracovie et de Dombrowa. Les marchés de l'Europe centrale avaient été profondément modifiés du fait de la disparition de la Monarchie austro-hongroise.

Le Traité avait imposé, d'autre part, aux Allemands, des livraisons de charbon aux Alliés, France, Italie, Belgique, au titre des Réparations.

Enfin, les Mines françaises du Nord et du Pas-de-Calais avaient été entièrement détruites.

Pour notre pays, la victoire était loin de mettre un terme aux difficultés charbonnières. Il faudra compter cinq ans environ, pour que nos houillères sinistrées puissent retrouver leur production d'avant-guerre.

Les houillères restées en activité dans le reste du territoire virent d'abord leur production décroître par suite du départ des prisonniers de guerre, de la baisse du rendement individuel, de l'agitation ouvrière, et enfin de la réduction de la durée du travail (Loi Dura-four, avril 1919).

Enfin la demande, bien qu'allégée des besoins de l'armement, se maintint au même niveau qu'antérieurement, puis augmenta bientôt dans de très fortes proportions, par suite de l'immense effort industriel nécessité par la reconstruction des régions envahies. Il fallut continuer un très large appel à l'importation. Or celle-ci était loin de pouvoir nous procurer les tonnages dont nous avions besoin. Les années 1919-1920 furent celles de la grande disette charbonnière, coïncidant avec une période d'activité industrielle intense.

L'Angleterre rapporta toute la série des taxations, ainsi que les priorités d'exportation qui avaient permis à ses alliés, principalement à la France et à l'Italie, de recevoir ses charbons par préférence et à des prix relativement raisonnables, en dépit d'une certaine concurrence exercée par les neutres.

Bien plus, elle réduisit la quantité de charbon destinée à l'exportation. Elle entendait ainsi maintenir les cours, et supprimer définitivement les mesures de rationnement imposées à ses nationaux, pendant la guerre. Le 1^{er} février 1919, l'Amirauté britannique cessa de servir d'intermédiaire pour les achats des gouvernements français et italiens. Le 28 mai, les prix fixes appliqués aux alliés, devinrent comme pour les neutres, des prix minima. Le 1^{er} octobre, la taxation des frets pour la France était abolie. Il en résulta une exagération

nettement spéculative de la demande. Le 1^{er} janvier 1920, les licences d'exportation étaient supprimées. Les acheteurs de charbons anglais se livrèrent à une concurrence effrénée, d'autant que, pour les mêmes raisons qu'en France, la production charbonnière anglaise était en déclin. Enfin, malgré les promesses renouvelées, le tonnage mensuel à exporter vers la France était réduit à la date du 1^{er} juin 1920 à 750.000 tonnes. C'était la suppression définitive des sacrifices du consommateur anglais. M. Laffite-Laplace (1) a montré que si les disponibilités du continent étaient réduites à 78 % des tonnages de 1913, l'Angleterre se réservait une couverture à 100 % de ses besoins avec 186 millions de « longs tons » sur 229 millions produites (189 millions sur 287 produites en 1913). En 1913, l'exportation anglaise était de 76 millions de longs tons, toutes non comprises, en 1920 elle fut de 28,8 millions (encore fut-elle réduite à 1.750.000 tonnes par mois à partir du 1^{er} juin).

Le résultat fut la hausse que l'on sait. Le cours moyen du charbon anglais fut de 79/11 la tonne en 1920 maximum 89/9 contre 13/ en 1913).

Du côté allemand, les tonnages étaient théoriquement déterminés par le Traité ; mais les difficultés rencontrées par nos débiteurs, et les encouragements de l'Angleterre dont les intérêts s'opposaient aux nôtres, furent la cause d'une réduction sensible. Du reste, le Protocole d'Armistice ne comportait aucune clause concernant le charbon et il fallut attendre à fin 1919 pour que la question ait pu être abordée.

Du côté belge également, nous étions loin d'avoir un secours efficace. Dès le début de 1919, le gouvernement français avait passé avec le gouvernement belge un accord pour 350.000 tonnes par mois. Mais nous étions aussi incapables de les transporter que les Belges de les fournir. Après des négociations assez difficiles d'ailleurs, le chiffre fut réduit à 100.000 tonnes par mois.

Il n'est pas inutile d'insister, en vue de l'étude que nous entreprenons, sur ces difficultés de l'après-guerre. En présence de cette carence de nos anciens fournisseurs, nous cherchons à nous procurer ce qui nous manque partout où nous avons espoir de le trouver. Les Pays-Bas dont les charbonnages sont en plein développement, parviendront à nous fournir plus de 500.000 tonnes en 1924. Les

(1) V. Economie Charbonnière de la France.

Américains nous enverront des tonnages importants, plus de 3,6 millions de tonnes en 1920. Si ce raid n'est qu'un épisode, l'incursion hollandaise, elle, a subsisté et s'est développée chaque année.

La crise de 1921 atténua un moment nos difficultés, mais en 1922 notre consommation étant passée de 50 à 60 millions de tonnes, le coefficient de couverture — production par rapport à consommation — n'était plus que de 52 % au lieu de 57 %. En 1923, nos difficultés s'aggravèrent du fait des livraisons allemandes inférieures aux tonnages prévus. Nous occupons la Ruhr. L'importation anglaise en profite et passe à 14 millions de tonnes au lieu de 10, l'année précédente. Puis ce sont, en 1924, les accords de Londres et le plan Dawes qui mettent fin à l'occupation des Mines Westphaliennes.

Il semblait alors que l'approvisionnement charbonnier de l'Europe dût entrer dans une période de calme progression comparable à celle d'avant 1914. Mais la crainte de manquer de charbon amena le développement des productions nationales. En janvier 1924, notre extraction journalière atteignit 144.000 tonnes contre 136.000 en 1913, en janvier 1925 elle fut de 160.000 tonnes. On commença à parler d'excédent de capacité productrice, de « crise du charbon », de « guerre du charbon ». Les Mines allemandes s'engagèrent résolument dans la voie de la rationalisation.



Les houillères britanniques, au contraire, ne furent pas en mesure de s'adapter aux dures nécessités de la concurrence. Très sévèrement touchées par la baisse des prix à l'exportation, elles furent soutenues par les subventions du gouvernement. En mai 1926, la suppression de ces subsides gouvernementaux amènera la grande grève. Nous en rappelons brièvement les conséquences relatives au commerce charbonnier européen en général et à nos importations en particulier.

« Etendue sur une période assez longue pour bouleverser les bases mêmes de la production charbonnière européenne et des courants mondiaux d trafic, la « bataille du charbon d'outre-Manche » déborde le cadre d'une crise industrielle limitée à une branche, maîtresse il est vrai, d'une économie nationale. Le tableau ci-dessous montre quelle réduction a infligé à la production européenne, l'arrêt prolongé pendant 10 mois, des charbonnages britanniques.

TABLEAU II. — Production de combustibles solides en Europe
(en millions de tonnes métriques)

Années	1 ^o Houille seule		
	Grande-Bretagne	Europe continentale	TOTAL
Moyenne 1909-13	273,9	277,6	551,5
1913	292,0	312,0	604
1920	230,2	248,2	481,4
1921	165,8 (grève)	257	422,8
1922	253,6	258,9	512,5
1923	280,4	208,8 (Ruhr)	489,2
1924	271,4	278,2	549,6
1925	250	288,7	538,7
1926	128,0 (grève)	331	459
1927	260	346	606

Années	2 ^o Houille et lignite		
	Grande-Bretagne	Europe continentale	TOTAL
Moyenne 1909-13	273,9	302,3	576,2
1913	292	340	632
1925	250	328,2	578,2
1926	128	370	498
1927	260	388	648

Les gains pour les producteurs continentaux ont été considérables. La Belgique en a retiré un profit immédiat qui lui a permis de mener à bien son opération monétaire de 1926.

L'Allemagne a vu son commerce d'exportation s'accroître, elle a pris pied sur les grands marchés, elle a cherché à s'y maintenir par une politique prudente de contrats à longs termes, à des prix avantageux, plus soucieuse de s'assurer pour l'avenir une clientèle stable que des profits immédiats. C'est en 1926 que le Kohlsyndikat a pris conscience du rôle qu'il pouvait jouer à l'avenir sur le marché français. De ce moment date la fin de ses résistances à la commercialisation des réparations, et les pourparlers ayant abouti à la Convention de Cologne.

La Pologne a pris rang parmi les grands pays exportateurs. Pour la première fois depuis la restauration de l'Etat Polonais, l'année 1926 s'est signalée par un budget en équilibre, une devise stabilisée, une balance commerciale excédentaire. Le pays a pris ainsi conscience de la nécessité de maintenir ses exportations à un niveau élevé (1 million de tonnes par mois, le tiers de l'extraction).

L'approvisionnement français s'en est ressenti de façon profonde. En 1926 la consommation française est de 77 millions de tonnes dont 52,4 millions produites par les houillères nationales.

Les importations en provenance de la Grande-Bretagne ont accusé par rapport à 1925 un recul de 5.863.000 tonnes qui a été en partie remplacé par

des charbons allemands.	12.724.000 T.	contre	10.153.000 T.
des charbons belges. . . .	3.478.000 T.	—	3.060.000 T.
des charbons hollandais.	1.154.000 T.	—	977.000 T.
des charbons polonais. .	136.000 T.	—	11.745 T.

Les anthracites russes enfin ont fait leur apparition. Les prix ont été en hausse constante durant 1926 (la baisse du franc a d'ailleurs conjugué son influence avec celle de la rareté du charbon).

La production continentale était en voie de progression rapide à l'automne 1926, lorsque la disette charbonnière était menaçante (Il est difficile à l'industrie houillère de se plier aux brusques renversements de la tendance). L'extraction des principaux pays continue d'augmenter. La Belgique accrut sa production de 8 %, la Hollande de 7 %, la Pologne de 6,5 %, l'Allemagne de 3,7 %, la France de 0,7 %. Il en résulta une crise de surproduction et une baisse massive des prix ; le prix f. o. b. moyen britannique de la tonne exportée passant de 20/11 à 15/9, la marge de compression des coûts résultant de la capitulation des mineurs — 2/1/2 à 3/ par tonne — était largement dépassée. L'industrie anglaise travaillait à perte. Le drame des houillères britanniques s'était renoué, mais en changeant d'aspect. Les causes étaient alors techniques, économiques et financières, et non plus sociales et politiques, comme en 1924-25. » (1)

En France, l'exportation britannique retrouva le placement de 9,2 millions de tonnes contre 4,2 en 1926. Les Allemands perdirent 1,5 millions de tonnes de houille et agglomérés et 1,1 de coke. L'Union Belgo-Luxembourgeoise et les Pays-Bas maintinrent sensiblement leurs positions. Au total, l'importations, tous combustibles convertis en houille, augmenta de 1,3 millions de tonnes. Devant cette pression, il fallut en mai 1927, pour la première fois, soumettre au régime des licences, l'introduction en France des charbons étrangers.

1928 vit une amélioration de la situation des marchés charbonniers. La production mondiale s'était adaptée à la demande. Les Etats-Unis revinrent de 602 à 511 millions de Short-tons. L'Angleterre perdit 14 millions de tonnes, l'Allemagne 6 millions. Les signes précurseurs du boom de 1929 apparurent en fin d'année. Chez nous l'équilibre se rétablit entre production et importation. Le contingentement de 1927 put être supprimé.

(1) D'après M. Robert FABRE : *Le Conflit des houillères britanniques*.

En bref, il semble que la première année de ce qui deviendra plus tard la période de référence (1928-29-30) ait été chez nous une année normale en ce qui concerne la production charbonnière. Nous pouvons souligner alors les modifications importantes survenues dans notre approvisionnement charbonnier. L'Angleterre n'a plus la position absolument prépondérante qu'elle occupait en 1913. Si les livraisons allemandes ont augmenté en vertu de l'application des clauses de répartitions inscrites au Traité de Versailles, il faut reconnaître que l'Angleterre a laissé près de 2 millions de tonnes aller aux nouveaux venus, Pays-Bas et Pologne. Il faut en rechercher les causes dans la politique de hauts prix pratiqués après la guerre, et dans l'oubli de cette solidarité économique recherchée et obtenue au cours de la Grande Guerre, solidarité dont le maintien eut valu à la victoire d'autres fruits.

**
*

En ce qui concerne le développement des ventes allemandes en France, la Grande-Bretagne, dit M. Marcesche dans son étude sur le charbon dans le traité de Versailles, a été l'artisan de son propre dommage. Nous ne pouvons reprendre par le détail l'histoire des charbons de réparations. Elle est trop connue d'ailleurs pour qu'il soit utile d'y revenir longuement. Nous nous bornerons à envisager les phases principales et à en dégager les influences temporaires ou définitives sur notre approvisionnement.

Le Traité de Versailles comprenait deux sortes de clauses :

1° l'article 45, par lequel l'Allemagne cédait à la France les Mines de la Sarre. Cession à reméré, le droit de rachat était laissé à l'Allemagne pour le cas où le prébiscite serait en sa faveur.

2° l'annexe V, partie VIII, allouait à la France pendant dix ans un contingent annuel de 7 millions de tonnes, augmenté d'une quantité égale au déficit de production des Mines sinistrées. La quantité fixe correspondait à l'exportation d'Allemagne en France avant la guerre. La quantité qui devait être fournie en compensation de la destruction des Mines françaises était estimée à 20 millions de tonnes pendant cinq ans et pendant cinq autres années des quantités décroissantes jusqu'à 8 millions, soit au total 220 millions de tonnes.

Le traité fixait également des règles pour le compte du prix de ces livraisons. Leur introduction en France fut confiée à l'Office des houillères sinistrées. Dès la fin de 1919 (le Protocole d'Armistice était resté muet sur les questions relatives aux Mines) et pendant le premier semestre 1920, l'exécution des programmes de la commis-

sion des réparations se heurta à la résistance allemande. On dut réunir la Conférence de Spa. L'Allemagne y obtint une réduction des livraisons mensuelles, une prime de 5 marks-or par tonne acheminée par voie d'eau intérieure ou par fer, en échange d'expéditions de charbons classés, et, chose exorbitante, grâce au délégué anglais, une avance égale à la différence entre le prix intérieur allemand et le prix f. o. b. d'exportation anglais, alors très élevé, comme nous l'avons su.

Ce régime établi pour six mois nous procura des livraisons plus régulières, mais nous coûta cher. 1921 vit le retour aux modalités du traité. Les accords de Wiesbaden, dont l'esprit ne persista pas longtemps, marquèrent, à la suite de conversations directes Loucheur-Rathenau, le début d'une tentative de commercialisation des réparations. La commission des réparations, malgré les votes contraires du délégué anglais, constata officiellement les manquements au traité et l'occupation de la Ruhr fut décidée.

M. Laffite-Laplace dresse, en l'entourant des réserves nécessaires, un bilan partiel de cette période, et donne les chiffres livrés par la M. I. C. U. M. (1) à l'O. H. S. du 11 janvier 1923 au 31 août 1924.

	Charbon	Coke	Briquettes de lignite	TOTAL converti en houille
1923	1.262.692	1.893.973	130.620	3,921.076
1924				
(8 mois)	3.369.265	4.026.583	365.610	9.103.652
TOTAL				
(20 mois)	4.631.957	5.922.556	496,230	13.024,292

1923 accuse sur les années antérieures un très gros déficit, mais la résistance passive a pris fin avec l'arrangement provisoire du 23 novembre. 1924, avec une moyenne mensuelle de 1.138.000 tonnes, se place avant même 1920, l'année de Spa.

L'évolution de notre politique intérieure, entre autres causes, nous amena à renoncer à l'occupation de la Ruhr. Le plan Dawes entra en vigueur au 1^{er} septembre 1924, à la suite des accords de Londres. Il était plus financier et moins économique que les accords précédents. Le charbon était regardé comme l'un des principaux moyens de transfert. Pour les livraisons de combustibles, comme

(1) Mission de contrôle des usines et des mines.

d'ailleurs pour les autres prestations, les négociateurs cherchaient à se rapprocher de plus en plus des conditions habituelles du commerce.

Sans entrer dans le détail du plan, et en mentionnant seulement l'intervention de l'Agent général des paiements, disons que les programmes fixés par la commission des réparations pour les livraisons en nature pouvaient être exécutés de deux façons :

- soit au moyen de contrats commerciaux passés dans les conditions habituelles du commerce.
- soit pour la partie des programmes qui n'aurait pas fait l'objet de tels contrats, conformément aux dispositions de l'annexe V.

Mais la clause du prix du traité qui avait joué pendant longtemps en notre faveur (prix intérieur allemand augmenté des frais de transport), était maintenant avantageuse pour le Kohlensyndikat, par suite de la revalorisation du mark. Longtemps il fit obstacle à l'exécution de la « commercialisation ». Il avait d'ailleurs l'arrière-pensée de s'assurer, grâce à ses contrats commerciaux, les débouchés les plus rémunérateurs, espérant que le gouvernement français, pour obtenir des transferts, n'hésiterait pas à déporter plus loin les tonnages dits de l'Annexe V, en consentant, s'il le fallait, les sacrifices nécessaires.

« A aucun moment, dit M. Marcesche (1), ni après la cessation de l'occupation de la Ruhr, ni en 1924 à Londres, ni dans les conversations qui ont suivi, les Anglais ne nous ont donné la possibilité, ni même permis de reviser la formule : prix intérieur allemand ou prix anglais. C'est cette obstination qui nous a contraint de converser avec les Allemands, alors que normalement le traité de Versailles eut dû nous permettre d'agir sans discussion préalable. C'est de ces conversations qu'est né l'accord de Cologne et la commercialisation véritable des prestations de charbon que le plan Dawes avait été impuissant à établir. L'Angleterre avait été l'artisan de son dommage. »

Après plus d'un an de lutte, marquée par le refus du K. S. de commercialiser les tonnages de réparations, refus auquel nous répondîmes par l'institution de licences d'importation (26 juillet 1925) appliquées aux seules livraisons allemandes, et par des accords directs avec le bassin d'Aix-la-Chapelle indépendant du

(1) H. MARCESCHE : *Le charbon, élément de négociation dans le Traité de Versailles.*

K. S., les négociations entre la France représentée par l'O. H. S., et l'Allemagne représentée par le K. S., s'engageaient en octobre 1925. Les pourparlers furent laborieux, rompus en octobre, puis repris en mai, ils aboutirent, sous la pression des événements, notamment de la grève anglaise, à la conclusion de la Convention de Cologne. Les dispositions essentielles en furent les suivantes :

Le K. S. acceptait que le règlement des ventes fût effectué par l'Agent général des paiements aux prix de vente effectifs.

L'O. H. S. limitait les pertes du Trésor : seules les livraisons faites sur le Rhin amont, c'est-à-dire dans l'hinterland de Strasbourg (environ 100.000 tonnes par mois) seront faites sous le régime de l'Annexe V. Sur celles-ci le Trésor continuera son exploitation déficitaire. Les autres livraisons (soit une moyenne de 500 à 600.000 tonnes par mois) seront faites commercialement, mais il y aura partage de la perte que subissait antérieurement le Trésor. Ce partage sera effectué sous forme d'une ristourne forfaitaire consentie par l'O. H. S. au K. S. et qui sera de :

1,15 marks par tonnes de charbon.

1,50 marks par tonnes de coke.

En outre, des avantages importants étaient consentis à la navigation rhénane.

Le régime de Cologne, prorogé plusieurs fois, fonctionnera à la satisfaction des deux parties pendant près de trois ans. Le 1^{er} septembre 1929, le plan Young entrera en vigueur. Il généralisera les prestations en espèces et réduira les prestations en nature.

Il conviendra d'y adapter la Convention de Cologne. Ce sera la convention d'Essen. Elle confirmera les bonifications accordées au Kohlsyndikat pour la région de Strasbourg, et réglera le Statut du port et de la navigation rhénane...

Les réparations prendront fin définitivement avec le moratoire Hoover, en 1931.

Les tonnages de charbon introduit au titre des réparations sont récapitulés dans le tableau suivant (en millions de tonnes) :

Années	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930
	14,3	10,8	10	4,4	12,1	9,5	10	9,5	10,5	8,4	

Les charbons libres ont joué une part importante, en 1926 notamment ils ont atteint le tonnage de 4.850.000 tonnes.

La valeur allemande de ces charbons s'est élevée à 7.906 millions de francs. Les versements nets au Trésor à 8.074 millions, soit un rendement de 102,1 %.

Nous voyons que l'apport extérieur en 1928 était aussi élevé qu'en 1913, malgré l'augmentation de production de nos Mines (52,4 millions de tonnes contre 44,6, compte tenu en 1913 du bassin Lorrain), malgré l'appoint des Mines domaniales de la Sarre. Celles-ci, qui formaient union douanière avec la France depuis 1925, nous fournissaient 4 à 5 millions de tonnes par an. (En 1913, elles expédiaient 933.000 tonnes vers la France, 1.330.000 vers l'Alsace-Lorraine, et 4,3 millions vers l'Allemagne — l'exportation sarroise en Allemagne était tombée après la guerre à 1 million de tonnes environ).

Le recours à l'importation était resté aussi important (29 % pour la France et la Sarre réunies — 37 % pour la France seule), car la consommation avait crû dans de larges proportions.

C'est que la physionomie industrielle de notre pays s'était profondément modifiée à la suite du conflit mondial. La France s'était enrichie de fabrications nées de la guerre, qui avaient trouvé les moyens de survivre et de se développer dans la paix. Elle avait acquis une métallurgie puissante. Elle était le 2^e pays du monde pour la production du minerai de fer, le 3^e pour celles de la fonte et de l'acier.

La répartition des tonnages importés entre ses différents fournisseurs s'était également modifiée, comme le montre le tableau III, à rapprocher du tableau I.

Nous en avons analysé l'évolution dans les quelques pages qui précèdent. La concurrence est plus vive que jamais. La France est, plus qu'en 1913, tournée vers le continent ; mais l'Angleterre n'entend pas abandonner la partie. Après la période d'essor de 1929, et 1930, va venir la crise. La lutte va reprendre plus sévère encore que par le passé. Elle va durer près de dix ans. Elle consacrera l'impuissance anglaise à reprendre la prépondérance. En 1939, les deux grands rivaux rechercheront s'il est possible de conclure un accord en vue d'organiser le marché européen.

**TABLEAU III. — Importation de l'ensemble France Sarre
et Importation de la France seule en 1928**
(en milliers de tonnes)

Provenances	Houille		Coke		Agglomérés	
	France Sarre	France seule	France Sarre	France seule	France Sarre	France seule
Grande-Bretagne	8.506	8.506	6	6	129	129
Allemagne	4.510	4.350	3.925	3.885	472	419
Sarre		4.473		46		
Union Belgo- Luxembourgeoise	3.223	3.184	849	844	507	505
Pays-Bas	838	804	588	588	53	53
Pologne	383	383				
Russie	36	36				
Indo-Chine	13	13				
Divers	2	2				

Nous allons étudier les importations françaises au cours de cette décade et nous essaierons de dégager les tendances principales à la veille de cette entente, en examinant comment la France a cherché à s'y adapter.

CHAPITRE IV

La Provenance anglaise

La Grande Bretagne est le premier producteur d'Europe. Le tonnage extrait par ses mines en 1934, au sortir de la grande crise, représente 19,6 % de la production mondiale, les Etats-Unis occupent la première place avec 32,9 % et l'Allemagne la troisième avec 13,6.

Le charbon a fait la richesse de l'Angleterre qui jouissait au XIX^e siècle d'un véritable monopole. Stanley Jevons soutenait en 1866 que le Royaume-Uni devait son hégémonie moins à son mérite qu'à son charbon.

« Mais à l'époque actuelle ce monopole a disparu ; dans les escales du monde, le charbon de soutes britannique subit la concurrence des autres charbons et celle du mazout. Les compétiteurs allemands et polonais se sont taillés une large part des exportations européennes.

« En outre, les pays tributaires des gros producteurs ont fait tous leurs efforts pour se libérer le plus possible de l'importation de charbon. Enfin, la consommation intérieure a diminué par suite de la dépression industrielle anglaise, de l'amélioration des méthodes de combustion et de la concurrence du pétrole (1). »

(1) ANDRÉ DUBOSQ : *Le conflit contemporain des houillères.*

I

Production, Rendements, Prix de revient

La production mondiale de charbon a augmenté de 4 % de 1913 à 1928. Celle de la Grande-Bretagne a baissé de 17 %. La dépression est beaucoup plus forte que pour la production industrielle.

**TABLEAU I. — Production charbonnière
et indices de production du Royaume-Uni**

	Production en millions de tonnes métriques	Indices de la Production Charbon ^{re}	Industrie ^{le}	Indice mensuel de la production industrielle publiée par London C. E. S.
1913	292	100	100	
1928	241,2	83	94	100
1932	212	73	78	1929 107
1933	210,4	72	83	88
1934	224,5	77	93	90
1935	226,5	78	100	106
1936	232			115
1937	244			115 mars
1938	232			123 décembre

L'extraction s'est relevée de 1933 à 1937. Elle a de nouveau fléchi en 1938.

Les gisements anglais sont parmi les plus riches d'Europe, voire même du monde. Les réserves sont, nous l'avons vu, considérables (190 milliards de tonnes). D'autres avantages ont conféré aux Mines anglaises une suprématie incontestée : qualité hors pair du charbon et proximité des ports d'embarquement.

Le tableau ci-dessous donne l'évolution des rendements nets fond et jour en kg par journée d'ouvrier.

TABLEAU II. — Rendements

	1913	1930	1936	1937	1938
Grande-Bretagne	1032	1098	1189	1186	1166
France	701	691	885	833	833
Ruhr	943	1352	1711	1629	1547
Haute-Silésie Polonaise	1202	1348	2045	2000	2000

Le département des Mines publie chaque trimestre pour les principales Mines (96 % de l'extraction totale), le prix de revient et les résultats de l'exploitation. Ces renseignements sont résumés dans le tableau III.

TABLEAU III. — Prix de revient et résultats d'exploitations

	Par tonne de 1.016 kgs	
	Prix de revient, déduction faite du charbon livré aux mineurs	Résultat de l'exploitation Bénéfice + Déficit —
	sh/d	sh/d
1928	14/2	— 0/11
1929	13/6	+ 0/4
1934	12/11	+ 0/5
1936	13/8	+ 0/11
1937	14/7	+ 1/2
1938	16/0	+ 1/4

Il y a lieu de déduire de ce bénéfice certains frais auxquels les propriétaires de charbonnages ont à faire face et dont le montant s'élève à 3 pence par tonne.

La moyenne pondérée des bénéfices sur 10 ans, de 1926 à 1936, ressort à 0/2,17 par tonne, de sorte que si l'on tient compte des 3 pence en question, le déficit pour cette période est de 1 penny par tonne. La Commission Sankey a révélé que pour rémunérer raisonnablement le capital et pour maintenir l'industrie dans des conditions satisfaisantes, il était nécessaire de compter sur un bénéfice de 1/2 par tonne.

Les années 1937 et 1938 sont donc, grâce surtout au relèvement des prix mondiaux, les meilleures que l'industrie houillère anglaise ait enregistrées depuis longtemps. Les raisons sont de deux sortes : reprise de la consommation intérieure du fait de l'amélioration de la conjoncture, et avance des exportations.

Avant 1937, une succession d'années de mévente à l'étranger avait vivement affecté l'économie britannique. Les résultats obtenus en 1937 paraissaient indiquer un tournant de la situation et permettaient d'espérer, bien que le volume des exportations fut encore loin d'égaler celui de l'avant-guerre, qu'une ère nouvelle de prospérité s'ouvrirait pour l'industrie houillère britannique.

Un certain nombre de circonstances avait favorisé le commerce britannique d'exportation. Trois d'entre elles avaient joué un rôle prépondérant.

1° La reprise des relations avec l'Italie, conformément à l'accord commercial anglo-italien de 1936.

2° Une forte diminution des stocks en Europe Continentale due en partie à une réduction des heures de travail dans les mines françaises, belges et polonaises.

3° Une amélioration des conditions économiques entraînant un accroissement de consommation de combustibles en Scandinavie et dans les principaux pays riverains de la Baltique.

En 1938 la hausse observée pendant les années précédentes s'était poursuivie, malgré une dépression sensible du marché, grâce au jeu efficace des plans de ventes et de fixation des prix. Le 29 juillet 1938 avait d'ailleurs été promulgué un « Coal Mines Act » qui prévoyait en particulier la prorogation jusqu'au 31 décembre 1942, avec certaines modifications, des dispositions de la première partie du « Coal Mines Act » de 1930, relatif à la réglementation du marché.

II

La réglementation du Marché

Si l'on excepte la période 1914-18, le débit du charbon en Grande-Bretagne a échappé jusqu'en 1930 à toute réglementation.

Outre les raisons tenant au caractère individualiste et libéral du peuple anglais, ce fait peut s'expliquer par le morcellement de l'industrie houillère britannique. Le fait a été maintes fois signalé. La production annuelle moyenne n'était encore que de 97.000 T. en 1932 pour 2158 Mines en exploitation.

Le régime juridique qui, jusqu'au Coal Bill de 1937, donnait aux propriétaires du sol des droits importants sur le sous-sol était la cause principale de cette dispersion, entraînant d'ailleurs dans beaucoup de cas, par suite de la faiblesse financière des entreprises, l'impossibilité de rajeunir les installations et les méthodes, et partant d'abaisser les prix de revient.

Dès 1925, alors que l'excédent de capacité productrice mondiale

devint incontestable, alors que la lutte sur les marchés extérieurs et principalement le marché européen recommença, le producteur anglais trouva en face de lui des rivaux, chez lesquels une concentration très poussée avait été réalisée, parallèlement à une organisation commerciale qui les rendaient redoutables. C'était surtout le cas de l'Allemagne et bientôt de la Pologne.

Après la grève de 1926, les exploitants forts des avantages que leur conférait l'abaissement des salaires dû à leur victoire, crurent pouvoir facilement reconquérir leur place prééminente sur les grands marchés. « Or, écrivait M. Rôbert Fabre, en 1928, dans son étude sur le conflit minier britannique, au terme d'une année décisive pour la répartition des débouchés dans le Vieux-Monde (1927) que voit-on ? L'Angleterre reine du charbon en Europe avant les hostilités a recouvré les 9/10 de son extraction d'avant-guerre, les 2/3 seulement de son commerce d'exportation. »

« Il semble, dit encore M. Fabre, que les exploitants devant les faits, et aussi devant les avertissements angoissés d'une opinion publique, que l'aggravation de la crise minière préoccupe de nouveau, conçoivent la nécessité d'un changement complet de méthode. On reconnaît qu'un minimum de coopération est devenu indispensable... De toute façon, l'idée d'organisation est en marche... Dans l'évolution qui se prépare, le conflit minier de 1926 et les événements qui l'ont suivi auront joué sans doute le rôle décisif en montrant aux esprits les plus rebelles l'urgence et la nécessité d'une transformation organique de l'industrie houillère anglaise dont la forme anachronique interdit, semble-t-il, jusqu'à nouvel ordre la recherche de solutions concertées à la crise présente du marché européen. » (1)

1§ *Les premières tentatives*

De cette époque datent les premières tentatives d'entente entre producteurs en vue de mettre en œuvre des plans réglementant la production et les prix.

Antérieurement toutefois, l'*Association Minière de Grande-Bretagne* (Mining Association) comprenant vingt-cinq associations de propriétaires groupés par districts s'était constituée pour veiller

• (1) Le conflit minier britannique de 1926.

aux intérêts de ses membres, et intervenir dans toutes les questions charbonnières, dans celles notamment, pouvant faire l'objet de mesures gouvernementales. Mais elle n'avait pas reçu mandat de s'occuper des ventes et des prix.

Le premier essai fut tenté en novembre 1927. L'Association du Marché du Sud du Pays de Galles (*South Wales Coal Marketing Association*) fut formée à cette date. Elle groupa 88 % des producteurs. Elle établit des barèmes de prix minima, dont l'inobservation fut sanctionnée par une amende de 2 sh, par tonne vendue en infraction. Les pertes des Mines déficitaires furent en principe compensées par prélèvement sur une caisse alimentée par une redevance de 3 pence par tonne extraite.

En décembre 1927, une entente fut formée dans le centre entre le Lancashire, le Cheshire, le Yorkshire, le Nottinghamshire, le Derbyshire. Ce fut la *Central Collieries Commercial Association*, qui fut connue aussi sous le nom de *Plan des Cinq Comtés*. Un fonds commun auquel était versée une contribution de 3 pence par tonne, devait servir à allouer une prime aux exportateurs, sous forme d'une commission par tonne vendue f. o. b. En outre, en vue d'éviter la surproduction, un tonnage de base fut déterminé pour chaque mine, et un comité fut chargé de fixer chaque mois un pourcentage de production d'après ce tonnage. Une pénalité de 3 sh était infligée pour tout dépassement supérieur à 1 %. Le système avait quelque ressemblance avec celui du Kohlensyndicat. Les ventes à l'étranger passèrent de 2,2 millions de tonnes à 5 millions, au détriment des autres bassins exportateurs. Ce contrat ne fut pas renouvelé en 1930, les districts de Lancashire et de Cheshire s'étant retirés.

Un plan écossais (*Scottish Coal Marketing Scheme*) fut appliqué également à partir de mars 1928. Il comprenait 90 % des producteurs. Une contribution de 6 pence par tonne dont étaient exonérés les charbons de soutes, les charbons destinés à l'exportation et ceux vendus aux entreprises industrielles filiales des Mines, devait permettre de suspendre l'exploitation des Mines déficitaires qui recevaient des indemnités. Mais l'exécution se révéla très onéreuse, et le contrat ne fut pas renouvelé.

L'action gouvernementale se poursuivait d'ailleurs parallèlement à celle des exploitants. Bien qu'elle ait eu surtout pour but le maintien, puis l'amélioration du niveau de vie des travailleurs, elle devait amener une réforme fondamentale de l'organisation.

charbonnière britannique. Lors de la campagne électorale de 1929, le parti travailliste avait promis aux mineurs une réduction d'une heure de la journée de travail. Arrivé au Pouvoir, il dut tenir sa promesse, tout au moins partiellement. Mais il fallait mettre les charbonnages en état de supporter l'augmentation du prix de revient qui devait en résulter.

Ainsi fut déposé un projet de loi qui devint le Coal Mines Act 1930. Il annonçait une large réorganisation de l'industrie houillère britannique, qui devait s'étendre sur de longues années et n'était pas complètement achevée en 1939 (1).

Au reste la réforme était demandée par les représentants les plus éclairés des houillères, M. A. W. Archer, membre du Comité Directeur du Plan des Cinq Comtés, avait pu dire en 1928, « qu'aussi longtemps que des plans efficaces de vente ne fonctionneront pas dans ce pays, il sera difficile d'éviter de tomber d'une infortune dans une autre, et il est même peut-être douteux qu'aucun type d'organisation de vente puisse réussir à rétablir la fortune de l'industrie houillère britannique tant que subsisteront plus d'un millier de Compagnies Houillères opérant indépendamment l'une de l'autre et vendant une grande variété de charbons sur les mêmes marchés, et tant que l'unification de la politique houillère nationale n'aura pas été réalisée. »

« Il n'est pas exagéré de dire, a écrit M. Fabre, dans ses chroniques de l'industrie minérale que les modifications apportées en six ans, de 1930 à 1936, au régime économique et commercial de l'industrie houillère britannique ont été plus radicales et plus profondes que celles qui sont intervenues au cours du demi-siècle précédent, la période de guerre mise à part. » Mais, « si l'initiative gouvernementale a largement contribué à l'instauration du régime... le fonctionnement des plans qui encadrent et réglementent l'extraction et les ventes de charbon en Grande-Bretagne est entièrement aux mains des professionnels. L'intervention de l'Etat dans la gestion commerciale et industrielle est pratiquement nulle... Le respect d'une discipline professionnelle contrôlée et sanctionnée statutairement assure aujourd'hui à l'industrie charbonnière anglaise une cohésion inconnue jadis. » (2)

(1) Juillet 1939. La commission des charbons créée par le Coal Bill 1937 doit susciter des fusions entre les entreprises minières. A partir de 1940 seulement, elle pourra procéder par voie de contrainte.

(2) R. I. M. 1936.

Cette véritable révolution économique s'est poursuivie depuis 1930, sans graves conflits sociaux, sinon sans quelques divergences inévitables. Nous ne pouvons en analyser tous les développements sans dépasser notre sujet. Nous en marquerons seulement les étapes principales en insistant sur ce qui a trait à l'exportation.

2§ *Les Lois minières à partir de 1931*

Ce sont d'abord *les deux premières parties* (1) *du Bill Minier 1930*, dont la première réglait la production, l'offre et la vente, et dont la seconde était consacrée à la réorganisation des mines par le jeu des fusions. Le Coal Mines Act rendait obligatoire l'application des *plans de districts* réglant la production, la distribution et la vente. Ces plans étaient établis par des Comités de district, sous la direction du Conseil Central des Exploitants.

C'est ensuite *la réforme de 1934*, qui permit d'établir des quotes de production différentes pour les charbons destinés à l'exportation et ceux destinés au marché national. En outre, elle donna au Conseil Central des Houillères des pouvoirs tendant à réprimer la concurrence des districts entre eux.

C'est encore en 1935, dans le Lancashire Cheshire, l'apparition du premier système cohérent de centralisation des ventes (*central selling*), puis en 1936, les nouveaux amendements apportés aux plans de districts et étendant à tous les districts l'obligation d'organiser d'une façon ou d'une autre, la centralisation des ventes. La réglementation entra en vigueur le 1^{er} août.

Enfin, *la réforme de 1937-38*, qui a comporté en juillet 1937, le vote du Coal Act, organisant l'enregistrement des droits individuels (2), puis la présentation en novembre du Coal Bill 1937, qui devait devenir en juillet 1938, le Coal Act 1938.

a) *Les fusions - Réformes de 1930-1937-1938.*

Les inconvénients du système de l'accession, base du droit minier anglais, la gêne apportée à l'exploitation rationnelle des gisements par l'imbrication des droits tréfonciers, liés à la propriété

(1) Le Bill Minier comprend en outre une 3^e partie qui réduit la journée de travail à 7 h. 30, une 4^e partie qui institue le Conseil national industriel du charbon chargé des conflits du travail, une 5^e partie contenant des dispositions secondaires (interprétation, liste des districts, etc...).

(2) Registration of ownership.

de la surface; l'inégalité des redevances dues par les exploitants avaient provoqué depuis longtemps un mouvement d'opinion en faveur du rachat de ces redevances (Royalties).

Le rachat a été décidé par le Coal Act 1938. L'opération devra se faire en deux temps : Jusqu'au 1^{er} juillet 1942 aura lieu une période d'évaluation. Le propriétaire continuera à percevoir les redevances, mais ne pourra plus modifier les baux. Après cette date, la commission du charbon, composée de cinq membres nommés par le Board of Trade deviendra propriétaire unique des royalties et percevra les redevances. L'indemnisation des propriétaires évincés sera assurée grâce à l'émission d'un emprunt. Grâce aux excédents de recettes, la commission pourra réduire et unifier les redevances (1).

A l'occasion de la refonte du régime légal des houillères anglaises, opérée par le Coal Mines Act 1938, le problème des fusions charbonnières a été repris. La commission de Réorganisation de l'industrie houillère, créée par le Coal Mines Act 1930 (2^e partie) s'était heurtée à l'opposition des exploitants, et n'avait pas obtenu de grands résultats (2). Elle avait dû être mise en sommeil en 1936.

La loi minière anglaise de 1938, outre le rachat des royalties, a donné à la commission du charbon, des pouvoirs effectifs en vue de procéder aux fusions.

Toutefois, les moyens de contrainte ne devait pas être employés avant 1940 pour réaliser cette tâche. Jusque-là, espérait-on, les Mines s'efforceraient de mettre sur pied un plan de « regroupement volontaire », comme elles avaient fait pour la réglementation de la production et la centralisation des ventes.

La « Mining Association », chargée d'étudier ce problème de l'amalgamation, a demandé à la Commission que lui soit soumis un plan d'ensemble pouvant être pris comme base de discussion. Celle-ci a fait connaître ses directives en juin 1939. Elle entendait procéder par étapes *de façon à aboutir à la création dans chaque district géographiquement défini d'une seule entreprise exploitante.*

(1) La commission pourra en outre coordonner l'utilisation des diverses sources d'énergie sous l'égide du gouvernement.

(2) Une seule amalgamation avait été réalisée par les producteurs eux-mêmes en 1934, POWEL DUFREYN et WELSH associer collieries. Le Groupe possède 75 puits et produit vingt millions de tonnes.

A cet effet, dans chaque district, serait constituée une entreprise d'importance prépondérante, à laquelle se joindraient peu à peu les autres exploitations. Il y aurait 13 petits districts homogènes, où l'unification totale interviendrait rapidement. Dans trois grands bassins (Staffordshire, Lanark, Fife et Clackmannann) l'amalgamation complète comporterait plusieurs phases. Dans les six plus grands bassins, notamment le Northumberland, le Durham, le Lancashire-Cheshire, les Galles du Sud, le fractionnement apparaissait nécessaire. Il y subsisterait en définitive 2 à 6 groupes.

Enfin vingt-deux grandes entreprises, situées surtout dans les Midlands, et reliées intimement à des établissements sidérurgiques, ne seraient pas comprises dans le plan général des fusions, parce qu'ayant atteint le gabarit optimum recherché.

Cette évolution vers une concentration rationnelle, fait sans précédent dans l'histoire houillère britannique, méritait d'être soulignée. Elle rencontra toutefois des oppositions, tenant au caractère traditionnellement individualiste des Anglais. On fit remarquer, alors que le gouvernement paraissait préoccupé surtout de développer la production pour faire face à toutes les éventualités, que le moment était mal choisi pour engager une réforme pouvant amener certains troubles plus ou moins durables dans l'activité des entreprises. On estimait, d'autre part, que certaines petites houillères obtenaient des résultats meilleurs que d'autres plus importantes. En outre, certaines affaires bien gérées, répugneraient à s'adjoindre des entreprises déficitaires. On croyait enfin que les Plans de production du Coal Mines Act 1930, et surtout la centralisation des ventes de 1936, dont les résultats s'étaient révélés très encourageants, seraient suffisants pour assurer la bonne marche de l'industrie charbonnière britannique.

b) *L'organisation de la Production - Réformes de 1930 et 1934.*

La Production a été répartie par le Coal Mines Act 1930 entre 21 districts (17 actuellement). L'organisation en est faite ainsi que nous l'avons dit, à l'intérieur du district par un *comité de district*, chargé d'appliquer le *plan de district*. Ce comité de district est relié lui-même au *comité central* chargé d'appliquer le *Plan central*. Les comités de districts sont élus par les propriétaires de Mines selon les modalités du plan. Ils constituent leur appareil administratif et lèvent les taxes nécessaires à leur fonctionnement. Le Conseil Central est composé de représentants des districts (un membre par district et des membres supplémentaires à raison de un par tranche de 7,5 millions de tonnes).

Le Conseil Central perçoit dans chaque district des taxes proportionnelles à l'extraction pour rétribuer son personnel administratif et couvrir ses frais de gestion. Il a pour tâche essentielle la réglementation de la production. A cet effet, il fixe pour chaque district et après l'avoir consulté, une extraction maxima (*a maximum out put*) appelée *allocation de district*.

Les comités de districts déterminent les catégories de charbons, les quotes d'extraction, en principe distinctes par catégories, les prix minima et les moyens de contrôler et de faire respecter ces prix.

Nous avons vu en quoi avaient consisté les amendements en 1934 (1).

c) *L'organisation des Ventes Minières.*

La réforme de 1936 a consisté dans un assouplissement des dispositions anciennes relatives à la production (mise en pool des quotes non utilisées, réparties moyennant une faible redevance entre les producteurs ayant à faire face à un supplément brusque d'extraction — transferts de contingents entre exploitants — déduction des dépassements des allocations trimestrielles ultérieures... etc) et de dispositions nouvelles relatives à la centralisation des ventes.

Le Conseil Central fut chargé d'appliquer le plan central de vente (central selling scheme) et vit ses pouvoirs étendus encore. Il put, de sa propre initiative, proposer la modification des barèmes de district. Sur le plan local, la réglementation fut modifiée en conséquence.

La grande innovation des amendements de 1936 est l'institution par district des parts commerciales et de la réglementation du débit.

Ainsi qu'il est pratiqué dans la Ruhr, les plans de district assignent à chaque Mine, depuis le 1^{er} août 1936, une participation de vente — la part commerciale — proportionnelle au débit total du bassin pendant une période de référence récente. Les dépassements sont réprimés par une amende dont le taux est en général de 2/6 par tonne. Il existe quelquefois un taux dégressif pour les dépassements très faibles. Il est versé, en contre-partie, des ristournes pouvant atteindre 3 et 5 sh par tonne — en général 2/6 — aux exploitations dont le débit est resté inférieur à la part commerciale.

(1) Notamment dans le cadre général des contingents distincts sont fixés par districts pour les charbons destinés à l'exportation et pour ceux destinés au marché intérieur.

Le choix des taux de pénalité et des taux d'indemnité a été effectué avec le souci d'enlever tout intérêt, à la fois, aux dépassements et aux réductions volontaires des parts. Les tonnages de base sont fréquemment révisés et peuvent varier en fonction de la saison, de la nature ou de la sorte du charbon produit. Dans les grands districts d'exportation — Galles du Sud, Durham... etc... — il existe des tonnages standards distincts pour les livraisons à effectuer sur le marché intérieur et pour celles destinées aux marchés d'exportation.

L'application de ce système est l'œuvre dans chaque district d'un *comité de vente*, émanation du comité exécutif de district. Dans les grands districts, il existe, outre le comité de vente du district, des sous-comités, ainsi que des agents de liaison chargés d'assurer tant sur le plan local, que sur le plan régional l'unité de vue nécessaire.

Le fonctionnement des plans de ventes est assez différent suivant les districts. Il y a lieu de distinguer trois types principaux d'organisation :

- 1° *Le système du Lancashire-Cheshire*, dans lequel la centralisation est totale.
- 2° *Le système du Durham* suivi par la majorité des autres bassins ou système des *autorisations de vente*.
- 3° *Le système intermédiaire des Midlands* ou système de la centralisation échelonnée.

1° Dans le *Lancashire-Cheshire* et les bassins satellites, le Comité de district est vendeur unique de la production. Il achète aux exploitants le charbon qu'ils produisent, et se charge de la vente, du transport et de la mise en entrepôt, à l'exception du charbon distribué au personnel, ou consommé par les mines elles-mêmes. Chaque exploitant est tenu d'effectuer, au compte du Comité de vente, les expéditions et les manutentions ordonnées par celui-ci.

Le Comité fixe pour chaque sorte un prix moyen de base calculé sur la référence de 1934. Il établit, d'autre part, à intervalles réguliers, le montant produit par les ventes. Le prix d'ordre est payé tous les mois aux exploitants en fonction des tonnages débités.

En fin d'année, le solde positif ou négatif résultant de l'ensemble des opérations du Comité est réparti entre les adhérents, au prorata des tonnages de débit et de référence.

2° Dans le *Durham*, et dans la plupart des autres bassins, la vente reste aux mains des entreprises minières, mais elle ne peut

avoir lieu sans une autorisation du Comité de Contrôle des Ventes, délivrée sous forme de licence. Les licences sont de deux sortes. Les licences générales permettent le débit d'un certain tonnage pendant une durée déterminée. Elles déterminent également le prix de vente minimum, la catégorie à livrer, les places d'embarquement ou de livraison. Les licences spéciales visent les livraisons à un acheteur dénommé. Elles fixent le prix minimum ou le prix à facturer et les conditions de vente. Certains plans prévoient des permis plus souples, dits permis-périodes ou permis-tonnage.

Dans tous les cas, le Comité est tenu au courant des frais de transport, d'assurance et éventuellement de fret que la marchandise devra supporter. Il peut, dans certains districts, fixer la rémunération des intermédiaires.

Dans l'établissement des licences générales et spéciales, les Comités de vente sont naturellement appelés à tenir compte de la situation du marché, des besoins des consommateurs, du maintien des prix et des intérêts du district.

3° *Dans les Midlands*, enfin, un *Comité de Coordination des Ventes* donne des directives à cinq *Sous-Comités* de section placés à la tête des circonscriptions territoriales secondaires. *Chacune de ces circonscriptions comporte elle-même un nombre variable de groupes dotés d'une Agence de Vente unique* agissant pour le compte des exploitants du groupe.

En ce qui concerne les prix, la réforme du 1^{er} Août 1936 n'a pas sensiblement modifié les systèmes antérieurs. Signalons toutefois que des prix minima différentiels par sorte, peuvent être établis, suivant les lieux de vente, de revente ou de consommation. Cette disposition présente un intérêt évident pour les districts approvisionnant à la fois les marchés intérieurs et les marchés d'exportation. Elle permet, en outre, de limiter, à l'intérieur des districts, la concurrence des diverses Mines entre elles.

Ce système de prix différentiels et la possibilité de lever des taxes régionales, prévue dans les plans des districts exportateurs, constituent en quelque sorte un soutien de l'exportation dans le cadre local du district.

La question des subventions à l'exportation n'a pas reçu, sauf l'accord provisoire des propriétaires de Mines en 1938, de solution d'ensemble. Nous y reviendrons dans l'étude des prix et dumpings.

La réglementation du négoce. — Enfin, la nouvelle réglementation a déterminé les rapports de la production et du commerce en fixant leurs droits respectifs. La plupart des plans ont édicté des clauses concernant le négoce, et prévu l'institution d'un registre des distributeurs. Ces clauses ne sont d'ailleurs entrées en vigueur qu'après consultation des intéressés. Lorsque l'accord n'a pas pu avoir lieu, il a été fait appel à l'arbitrage. Il en fut de même pour l'admission ou l'exclusion des négociants, en vue de l'établissement du registre.

Les Mines du pays de Galles et les négociants, Inlands distributeurs, et exporters, ont signé un accord conforme à ces principes : chaque mine doit indiquer au Comité de Contrôle des Ventes les noms et adresses des intermédiaires avec lesquels elle est en relation d'affaires. Le Comité demande à ceux-ci, de s'engager à respecter les conditions de vente du plan et à autoriser l'inspection de leurs livres. S'ils acquiescent, ils sont inscrits sur le registre des distributeurs. Les exploitants, de leur côté, acceptent de ne pas entrer en relations avec les maisons non agréées.

Les exportateurs notamment, qui ont toujours joué un rôle important dans le commerce charbonnier anglais, en raison de la faiblesse financière d'un grand nombre de petites exploitations, ont acquis ainsi un statut officiel.

La collaboration entre les exploitants et le négoce s'est vivement resserrée depuis deux ans. La « Chamber of Coal Traders » estime que des Commissions spéciales d'enregistrement devraient fonctionner par région et que des garanties très sérieuses devraient être demandées aux maisons agréées.

III

Les Exportations charbonnières britanniques

Malgré ses efforts d'organisation, trop tardifs peut-être, la houillère britannique n'a pu rendre à ses ventes extérieures leur place prééminente de 1913.

En 1938, les exportations de houille (cargaisons et soutes) atteignent 47.090.000 tonnes métriques contre 52.888.000 en 1937, 77.887.500 en 1929 et 95.942.500 en 1913.

Les exportations de coke atteignent 2.024.500 tonnes métriques contre 2.488.500 en 1937 et 1.255.000 en 1913 ; celles de briquettes atteignent 347.000 tonnes contre 685.850 en 1937, et 2.086.000 en 1913.

Les exportations de charbons de soutes continuent à être en régression très sensible, et à souffrir de la concurrence que leur font les huiles lourdes ; elles n'atteignent que 10.656.700 tonnes métriques en 1938 contre 11.890.250 en 1937 et 21.369.000 en 1913. (La proportion de navires marchands exclusivement chauffés au charbon n'est plus en 1938 que de 46,5 %, contre 47,9 en 1937 et 88,8 en 1914.)

En valeur, les exportations de charbons ont atteint (soutes non comprises) 37.410.970 en 1938, contre 37.653.530 en 1937. La part du charbon dans le total du commerce d'exportation de la Grande-Bretagne est passée de 7,2 % en 1937 à 7,9 % en 1938.

Il découle cependant, de l'examen de ces pourcentages, que les exportations de charbon quoique en voie de régression, continuaient à jouer en 1938 un rôle important dans le commerce extérieur de la Grande-Bretagne.

TABLEAU IV. — Exportations charbonnières de la Grande-Bretagne
(en milliers de tonnes)

Années	Cargaisons	Soutes
1913	74.574	21.369
1928	50.852	16.998
1929	61.231	16.653
1930	55.758	15.867
1931	43.433	14.843
1932	39.520	14.410
1933	39.693	13.673
1934	40.295	13.703
1935	39.333	12.726
1936	35.072	12.139
1937	40.920	11.890
1938	36.456	10.659

La répartition des exportations anglaises chez ses principaux clients européens est d'ailleurs donnée par le tableau suivant (en milliers de tonnes métriques).

TABLEAU V. — Les principaux clients de la Grande-Bretagne

	1913	1925	1929	1935	1936	1937	1938
France	12,980	10.399	13.254	7.244	7.262	9.007	6.153
Allemagne	9.095	4.232	5.609	2.931	3.096	3.337	3.749
Italie	9.081	6.290	7.209	3.240	61	2.243	2.296
Belgique	2.063	2.526	4.206	641	532	940	669
Finlande	529	529		756	1.080	1.407	1.159
Pays-Bas	2050	1.551	3.173	1.522	1.331	1.108	904
Norvège	2.335	1.178	1.467	1.332	1.349	1.623	1.387
Suède	4.636	2.771	2.373	2.567	2.736	3.360	2.697
Danemark	3.083	2.828	2.229	3.256	3.386	3.356	3.045
Espagne	2.575	1.784	1.810	1.263	743	769	1.020
Portugal	1.221	864		1.056		947	725
U. R. S. S.	6.094	65					
Total	55.903	36.246	41.330	25.788	21.576	28.096	23.916
% des exportations totales	74,9	70,2	67,5	65,5	62,5	68,5	65,6

Les exportations destinées aux républiques Sud-Américaines sont également en déclin, et en ce qui concerne le Brésil, l'Argentine et l'Uruguay, elles sont passées de 3.076.000 en 1913 à 2.892.000 tonnes en 1938. Les charbons polonais et allemands tendent de plus en plus à supplanter sur ces marchés, les charbons britanniques.

A noter que le concurrent le plus redoutable des exportations britanniques pendant les années dernières a été de beaucoup l'Allemagne. Mettant à profit les difficultés internationales, cette dernière a pris une place considérable en Espagne et en Italie. En ce qui concerne la Pologne, il convient de remarquer que ses exportations ont été facilitées par une concession volontaire de la part des charbonnages britanniques, ces derniers ayant alloué à la Pologne un supplément sur le quantum d'exportation qui lui avait été reconnu par l'accord anglo-polonais de 1934. La concurrence polonaise a été surtout sensible en France, Italie, Suisse et en Afrique du Nord.

Une des conséquences de la régression du commerce d'exportation en 1938 a été, comme nous le verrons plus loin, le renouveau des propositions de création d'un fonds destiné à soutenir l'exportation. Le gouvernement à qui elles avaient été soumises, ne paraît pas les avoir encouragées, estimant sans doute préférable, la réalisation d'une entente internationale.

La concurrence allemande paraissait d'ailleurs moins vive durant le premier semestre de 1939. Les besoins intérieurs ayant

crû dans des proportions très importantes, les quantités disponibles pour l'exportation allaient en se réduisant, malgré les efforts pour augmenter la production.

Les charbons exportés comprennent les proportions suivantes des différents calibres :

	1913	1929	1938
	%	%	%
Gros	56,20	39,85	31,46
Tout-Venant	20,06	26,05	22,58
Menus	23,74	15,73	14,36
Classés		18,36	31,60

Par qualités de charbon, les exportations se répartissent comme suit (soutes exclues) :

	1913	1929	1938
	%	%	%
Anthracite	4,06	7,00	9,93
Charbon à vapeur	73,05	67,71	66,42
— gaz	15,71	12,14	10,71
— domestique	2,41	3,18	4,12
Autres sortes	4,77	10,07	7,72

La part de chacun des principaux centres d'exportation dans le total des exportations au cours des dernières années est indiquée ci-après :

	1929	1938
Est Ecosse	8	9,6
Ouest Ecosse	3	2,7
Côte Nord-Est	34,3	33,3
Humber	10,8	9,4
Bristol (Galles)	41,9	41,2
Côte Nord-Ouest	2	2,8

IV

Les Exportations britanniques vers la France

Nous en avons étudié l'histoire au chapitre III.

La France ainsi que le montre le tableau V du présent chapitre, reste de beaucoup le principal client de la Grande-Bretagne. Elle participe en 1937 pour 22,3 % en valeur, et 22 % en poids dans les exportations de houilles britanniques, ce qui représente environ 47,9 % en valeur des achats français en Grande-Bretagne.

Les tonnages importés annuellement depuis 1928, sont donnés par le tableau ci-après.

TABEAU VI. — Tonnages importés d'Angleterre en France
(en équivalent de houille) en milliers de tonnes métriques

Années	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
Statistique de											
<i>I. M^o</i>	9210	13253	13177	10721	9028	8335	7792	7244	7260	9008	6253
<i>O.S.H.</i>	9312	13242	13392	10840	9130	8926	7910	7358	7387	9334	6363

On peut y apercevoir la baisse constante depuis le début de la crise jusqu'à la stabilisation de fait des années 1935-36, suivie de la remontée brusque de 1937 et de la rechute de 1938.

Le tableau VII donne pour l'année 1938 la répartition des charbons anglais importés par qualités, par grosseur, et par bassins d'origine. Cette statistique a l'intérêt de donner le chiffre des sortes domestiques importées (entre 30 et 120 m/m).

Les principaux charbons britanniques importés en France. — Les charbons anglais importés en France provenaient surtout des cinq bassins suivants : les Galles du Sud, le Durham, le Northumberland, l'Ecosse et le Yorkshire (Midlands).

Le Sud du pays de Galles était la source principale de l'approvisionnement du marché français par la voie maritime. Il fournissait essentiellement les charbons de foyers domestiques des catégories suivantes : anthracites, anthraciteux, maigres, 1/4 gras et 1/2 gras, ainsi que les fines pour l'agglomération. Mais il était également fournisseur de charbon pour la navigation et l'industrie, en particulier les chemins de fer et les secteurs électriques.

Le Durham produit essentiellement des charbons à usages spéciaux : charbons à gaz, charbons à coke, charbons de forge. Il était le principal fournisseur des usines à gaz françaises, approvisionnées par voie maritime, et, bien qu'en régression, il participait pour une proportion appréciable, à l'approvisionnement de la métallurgie française. En charbons de soutes, il était le fournisseur régulier des principales Compagnies Françaises de Navigation possédant leurs dépôts propres.

Le Northumberland produit des charbons flambants employés avant la guerre dans certaines régions françaises, tant pour les

CHAPITRE IV

TABLEAU VII. — Année 1938

Répartition des charbons anglais importés en France

(en tonnes métriques)

BASSINS de PRODUCTION	CHARBONS ne dépassant pas 30 m/m			CHARBONS dépassant 120 m/m			CHARBONS ne rentrant pas dans les catégories ci-contre			COKES, AGGLOMÉRÉS LIGNITES				Total par bassins
	Anthra- cite maigres demi- gras	Gras	Flam- bants houilles sèches	Anthra- cite maigres demi- gras	Gras	Flam- bants houilles sèches	Anthra- cite maigre demi- gras	Gras	Flam- bants houilles sèches	Coke entier	Coke concassé	Bri- quettes de houille	Autres agglomérés	
Ecosse	4 940	2.857	26.476	1 820	1.929	13.045	6.060		45.264	157				102.321
Northumberland.	3 931	33.317	25.893	3.770	25.798	65.406	1.833	12.155	37 633	677				209.766
Durham	6.997	329.388	60.927	14.079	428.672	109.485	0.911	153 885	16.636	2.273				1.130.980
Yorkshire	16.816	75.847	87.151	11.422	9.560	438	5.695	12.453	23.844			168		243.551
Galles.....	1.573.076	160.039	127.327	956.409	353.185	72.312	628.572	101.855	53.961		451	86.064	1.367	4.295.295
Autres Bassins anglais....	76.645	9.576	10 657	124 526	36.532	14 848	21.302	3.773	9.307		71.65	4.979	254	326.327
TOTAL GRANDE BRETAGNE.....	1 862.405	611.024	338.431	1.112.026	855.676	275.534	634.373	284.121	186.675	3.107	2.106	91.211	1.621	6.308.310

foyers domestiques que pour l'industrie, et il en était de même de l'Ecosse qui avait perdu en France beaucoup de terrain, par suite de la concurrence des charbons polonais. L'Ecosse produit surtout des charbons flambants.

Les Midlands (Yorkshire) produisent surtout des charbons flambants. A la France, ils fournissaient principalement des charbons spéciaux à gaz convenant plus spécialement aux installations modernes (fours verticaux à distillation continue).

Les régions d'élection du charbon anglais étaient les départements du littoral Manche-Atlantique et la région parisienne.

Les charbons anglais entraient pour 70 % en poids dans nos importations charbonnières maritimes. Nous étudierons au chapitre XII plus spécialement, la question des prix des charbons britanniques et de leurs concurrents.

Nous renvoyons également à la IV^e partie, et notamment au chapitre XIV, pour tout ce qui a trait au contingentement.

Enfin, nous traiterons au chapitre XV des accords franco-britanniques relatifs au charbon.

La méthode d'achat des charbons anglais. — Des organisations de ventes autonomes qui ont l'exclusivité de placement de la production, soit sur le marché intérieur, soit sur le marché de l'exportation, et parfois sur les deux, ont été, soit créés par les producteurs britanniques, soit en dehors d'eux.

Nous avons vu comment les différentes lois minières ont organisé l'intégration de plus en plus complète du négoce dans les plans d'organisation du marché.

Pour les ventes à l'exportation, les Mines passaient presque toujours par le canal d'une maison d'exportation (1) laquelle, bien qu'autonome, était parfois une émanation plus ou moins directe du producteur, mais le plus souvent était restée totalement indépendante. Les entreprises minières avaient d'ailleurs cherché à prendre des participations dans les affaires d'exportation, voire même à les absorber, chaque fois que l'occasion s'en était présentée. Néanmoins, les maisons d'exportation restaient très nombreuses.

(1) Toutefois certaines Mines, à la vérité peu nombreuses, vendent directement. Certaines sociétés gazières ou compagnies d'électricité françaises achètent aussi parfois directement aux Mines.

Un certain nombre d'entre elles possédaient des filiales ou des prolongements dans les principaux pays étrangers.

L'importateur français, ou bien s'adressait aux maisons d'exportation en les mettant en concurrence pour une affaire déterminée, ou bien possédait sur place sa propre maison d'achat qui, dans ce cas, remplissait le rôle d'exportateur. Il pouvait encore, c'était le cas le plus fréquent, s'adresser à un correspondant habituel qui jouait alors le rôle de commissionnaire à l'achat. Il en était ainsi, pour les importations en provenance du Sud du pays de Galles, lequel fournissait la plus grosse partie des approvisionnements des importateurs et fabricants d'agglomérés français. Aussi dans la majorité des cas, l'importateur français devait-il traiter ses achats f. o. b. et assurer le risque des variations de fret.

Saisi d'une demande de prix par son client, importateur français, l'exporter anglais devait obligatoirement depuis le 1^{er} août 1936, soumettre sa demande de cotation aux Mines ou à la Société à qui était confiée la vente des produits des Mines.

L'établissement du prix f. o. b.

La Mine ou la Société qui lui servait de Service commercial sollicitait à son tour l'approbation du Comité de Contrôle des Ventes.

Dans le cas de demandes nécessitant une réponse rapide, pour livraison sur le mois en cours par exemple, la Mine pouvait remettre immédiatement un prix en tenant compte des instructions qui lui avaient été données précédemment par le « controller » pour des affaires de ce genre. Il était de pratique habituelle, en effet, de donner aux Mines des prix valables pour le mois courant, par qualité et par destination. Mais pour les livraisons à faire le mois suivant, la Mine devait obtenir préalablement une autorisation. Le controller n'avait aucun contact avec les négociants. Ce n'était que par l'intermédiaire des Mines que ces derniers pouvaient justifier une modification des prix demandés.

Le système paraît avoir été appliqué dans un esprit de compréhension mutuelle. Cependant les Mines n'étaient pas toujours en mesure de répondre immédiatement aux demandes de prix et certains retards pouvaient en résulter. Le controller pouvait différer sa réponse et demander des détails sur la nature des usages auxquels les charbons étaient destinés, l'importance des affaires conclues dans le passé pour la même destination, le nom et l'adresse de l'importateur en France, d'où nouvelles lenteurs.

Les prix remis par les Mines aux exportateurs, après avis du controller, étaient très variables suivant les marques. Ces cotations représentaient le prix qui reviendrait au Service Commercial de la Mine et sur lequel elle aurait à payer les frais d'acheminement jusqu'au port d'embarquement et les frais d'embarquement. C'étaient ces cotations qui étaient publiées dans les mercuriales paraissant dans la presse spécialisée.

C'est ce prix que l'exportateur remettait à son client, mais majoré :

- a) des droits de quai ou de péage perçus par les chemins de fer et l'exploitation des ports (« Wharfage » dans le pays de Galles, « dues » dans les ports de la Tyne).
- b) des droits de surveillance (supervision). Ces droits étaient obligatoirement payés, pour les charbons gallois, suivant un tarif convenu, avec les syndicats des contremaîtres des différents ports du pays de Galles. Ils étaient destinés à rémunérer la surveillance « qualitative » des charbons et surtout l'accomplissement de formalités à remplir auprès des bureaux des Mines, des chemins de fer et du port pour assurer la parfaite coordination des opérations d'acheminement et de présentation des navires, ainsi que l'exécution matérielle, dans les meilleures conditions, de la mise à bord du charbon.
- c) de la marge de couverture pour ses frais de surveillance spéciale, de chargement, d'échantillonnage, d'analyses, de vérification, de pesage, d'arrimage spécial ou de séparation. Cette marge variait lorsque l'exportateur était en concurrence avec d'autres. Elle était parfois couverte par une commission déterminée.
- d) des intérêts d'argent dans le cas où il accordait à son client des délais de paiement supérieurs à 7 jours de date de connaissance.

On obtenait ainsi le prix f. o. b. payé par l'importateur français (1).

(1) Extrait d'une étude publiée par le Comité de l'importation charbonnière.

CHAPITRE V

La Provenance allemande

I

Production et rendements

La production charbonnière allemande est l'une des sources les plus certaines de la puissance économique de ce pays. C'est parce que l'Allemagne possède les riches gisements de la Ruhr, qu'elle a pu édifier, depuis la fin du XIX^e siècle, une puissante métallurgie. C'est parce qu'elle avait un excédent de combustibles solides qu'elle a pu s'engager dans la voie des grandes synthèses industrielles, et pallier, dans une large mesure, à son déficit en carburants. C'est grâce à son exportation charbonnière enfin, qu'elle a pu se procurer les devises qui lui manquaient, ou édifier les accords de troc nécessaires à son économie.

La production allemande est la seconde d'Europe, après celle de l'Angleterre. En 1938, on peut même estimer, si l'on tient compte des lignites, qu'il y a égalité.

Grande-Bretagne : Production. 232.000.000 tonnes

Allemagne	{	:	—	Houille	186.000.000 tonnes
				Lignite	195.000.000 tonnes

Soit en termes charbon 228.000000 tonnes

La houille et le lignite allemand se complètent d'ailleurs fort heureusement.

Celui-ci est, à l'heure actuelle, plus spécialement réservé à la consommation intérieure (électricité, foyers domestiques). « Après la guerre, dit M. Duboscq, l'insuffisance de l'approvisionnement en charbons inquiète tous les hommes politiques. L'Allemagne a été privée des houillères de la Sarre, de la Lorraine, de la Haute-Silésie polonaise ; elle est obligée de livrer au titre des Réparations une partie de sa production. Aussi malgré les difficultés financières, avant et après la résistance passive, la production ne cesse de croître ». En 1924, pourtant la surproduction apparaît et conduit à la fermeture des mines les moins favorables. On commence à parler de rationalisation. De 1913 à 1928 cependant, l'extraction (Sarre non comprise) est passée de 140 millions à 150 millions de tonnes : augmentation de 7%. Quand à la production du lignite, elle a presque doublé. A partir de 1930, les charbonnages allemands subissent la crise. L'année 1932 voit les productions les plus basses :

Houille : 104 millions de tonnes.

Lignite : 121 millions de tonnes.

Puis le relèvement, amorcé en 1933 va en s'accroissant en 1934 et 1935. En cette année du rattachement de la Sarre à l'Allemagne, l'extraction, Sarre comprise, dépasse celle de 1913.

TABEAU I. — Production de l'Allemagne
(Houille et lignite en termes de charbons)

Années	1913	1913	1928	1932	1934	1935	1937	1938
	frontières	frontières						
	de 1913	de 1939						
Production	211	160	187,7	131,9	155,5	179 (1)	224	228 (2)

La répartition de cette production, par bassin, en 1938, était la suivante :

Ruhr	127.300.000 tonnes
Haute-Silésie	26.000.000 —
Sarre	13.371.000 —
Aix-la-Chapelle . . .	7.754.000 —
Divers	11.800.000 —

(1) Sarre comprise.

(2) Compte tenu des gains territoriaux.

En ce qui concerne le lignite, la production est beaucoup plus disséminée. Le bassin rhénan, qui est le plus important, a produit en 1938, 57.600.000, sur les 195.000.000 de tonnes extraites de l'ensemble du territoire.

Nous avons vu que la production allemande s'appuie sur des réserves considérables, tant pour la houille que pour le lignite.

288 milliards de tonnes pour la houille — 57,7 milliards de tonnes pour le lignite (chiffres du Dr Regul, réserves certaines et probables).

Les annexions réalisées par l'Allemagne en 1938 — Autriche et pays Sudètes — et en 1939 — Protectorat de Bohême et Moravie — lui ont valu des gains appréciables, surtout en ce qui concerne le lignite, aussi bien pour la production que pour les réserves. En Autriche, la production de houille et les réserves sont faibles. Ces dernières s'élèveraient à 31 millions de tonnes, et il n'a été produit en 1937 que 228.000 tonnes.

La production de lignite, par contre, s'est élevée à 3,2 millions de tonnes, (1) les réserves seraient appréciables : 2,9 milliards de tonnes (2). L'ancienne Autriche ne suffisait pas d'ailleurs à ses besoins en combustibles, et importait plus de 2,6 millions de tonnes de houille.

L'annexion des régions Sudètes en septembre 1938 avait donné à l'Allemagne une production supplémentaire de l'ordre du million de tonnes de houille, correspondant à des réserves de 155 millions de tonnes, croit-on.

En outre, elle acquerrait le riche bassin de lignite des Sudètes, dont les réserves sont évaluées à 12 milliards de tonnes, et dont la production a été de 16 millions de tonnes en 1937.

Par son annexion du Protectorat, en 1939, elle gagnait vingt-quatre sièges du bassin d'Ostrau-Kaarwin, soit 5,6 millions de

(1) Dont 1 million de glanzkohle, lignites brillants de bonne qualité, statistique du Dr Regul.

(2) Seulement 600 millions de tonnes d'après la statistique provisoire de l'I. M.

tonnes. Avec les petits bassins secondaires, son gain était porté à 8 millions de tonnes. Les réserves seraient de l'ordre de 2 milliards et demi de tonnes.

D'après M. Jean Siméon, dans les chroniques minières de l'Industrie Minérale, ces quantités étaient d'ailleurs insuffisantes pour couvrir les besoins du Protectorat, en admettant que ses industries de transformations aient conservé leur niveau d'activité antérieure.

Il faut noter encore, comme l'un des traits caractéristiques de l'économie charbonnière allemande, l'énorme production de coke de four.

TABLEAU II. — Production comparée de coke de four

(milliers de tonnes métriques)

	1913	1929	1937
Allemagne (frontières de 1913)	34.630		
— (frontières de 1919)	31.668	39.421	40.896
Sarre	1.756	2.423	
Grande-Bretagne	13.004	14.286	17.169
France	4.198	9.080	7.900
U. S. A.	42.002	54.326	50.429

La production des agglomérés doit retenir également l'attention. Pour l'année 1938, elle fut :

Production d'agglomérés de houille.....	6.890.000 tonnes
— — — — — de lignite.....	44.000.000 —

Rendements : L'évolution des rendements est donnée ci-dessous :

	1913	1930	1935	1938
Ruhr : kg.	943	1352	1692	1547
Haute-Silésie : kg.	1139	1134	1811	1853

La baisse de rendement en 1938 des mines de La Ruhr est due à l'inexpérience du personnel embauché, en vue d'augmenter la production conformément au plan de 4 ans.

Physionomie de l'industrie charbonnière allemande et organisation du marché

On a coutume d'opposer la concentration (1) de l'industrie houillère allemande au morcellement de l'industrie houillère britannique. D'après le Bureau International du Travail (Rapport à la Conférence Tripartite de février 1938), la totalité du charbon extrait dans la Ruhr est fournie par 33 entreprises (dont une des plus grandes est propriété de l'Etat). La production moyenne dépasse 3 millions de tonnes, chiffre atteint seulement par quelques-unes de nos Compagnies du Nord et du Pas-de-Calais. Dans la Sarre, la totalité des Mines depuis 1935 est propriété de l'Etat allemand qui les exploite pour le compte du Trésor. Le bassin d'Aix comprend quatre entreprises assurant la totalité de la production, soit environ 2 millions chacune. En Haute-Silésie allemande, neuf entreprises extraient chacune plus de 1 million de tonnes annuellement. En Saxe, les charbonnages sont moins puissants, mais la plupart ont une extraction annuelle de 300.000 à 500.000 tonnes.

L'industrie du lignite, dont les exploitations à ciel ouvert demandent l'investissement de gros capitaux est également très concentrée, notamment en Rhénanie. Les deux entreprises les plus importantes, produisent chacune plus de 15 millions de tonnes. Il en est de même dans le centre, et à l'est de l'Elbe. Les mines souterraines sont cependant moins importantes en général, et on rencontre encore parmi celles-ci un certain nombre de petites exploitations.

(1) « Les économistes parlent de concentration des entreprises. Qu'est-ce à dire ? Leurs écrits ne donnent pas de définition précise, le sens même du mot varie, il est tantôt statique, tantôt dynamique, en d'autres termes il s'applique parfois à un état déterminé d'une industrie, parfois à l'évolution de cet état. »
R. GIBRAT : *Les inégalités économiques*.

L'auteur estime que pour la France de 1896 à 1921, il s'est produit une augmentation nette de concentration pour le commerce, une faible augmentation pour l'agriculture, une situation sans changement pour l'industrie. L'étude des statistiques étrangères permet de montrer que le système économique correspond dans les divers pays du monde à une concentration des entreprises qui est partout du même ordre de grandeur.

Ce que l'on nomme, en général, la concentration verticale, est un caractère également très accusé de l'industrie houillère allemande. Plus de 55 % du charbon extrait dans la Ruhr est fourni par des charbonnages appartenant à des entreprises sidérurgiques, 5 % provient des Mines possédant soit des industries métallurgiques, soit des industries chimiques, 8 à 9 % des Mines gouvernementales, c'est-à-dire ayant des liens étroits avec la Reichsbahn ou les entreprises électriques d'Etat.

Il n'est fourni que 31 % seulement de la production par des Mines pures, c'est-à-dire n'ayant point partie liée avec d'autres entreprises.

Dans le bassin d'Aix, les propriétaires de charbonnages possèdent tous des usines métallurgiques.

En Haute-Silésie occidentale, on ne compte pour ainsi dire que des Mines-Usines, associées à des fonderies de zinc, en particulier. Dans la Sarre l'industrie minière s'intègre verticalement aux entreprises dont l'Etat est propriétaire, ou dont il assure la gestion.

Le lignite a également des liens très étroits, non seulement comme nous l'avons vu avec l'industrie électrique, mais avec les verreries, les papeteries, la céramique... etc. Le fait que les stations électriques se trouvent toutes sur les gisements de lignite accentue encore ce caractère de concentration.

Cette concentration, déjà ancienne, de l'industrie Minière allemande explique pourquoi le marché charbonnier fut organisé avant tous les autres. Le Kohlensyndicat date de 1893. Il fut formé sur l'invitation du Gouvernement désireux d'éviter une crise charbonnière. « Le degré de perfection obtenu dans cette organisation, grâce à son ancienneté, a permis d'aborder le problème de la distribution. A ce point de vue, l'Allemagne est nettement en avance sur la plupart des grands Etats modernes » (1).

L'organisation du marché charbonnier allemand est beaucoup plus connue que la réglementation correspondante anglaise. M. Duboscq, dans son livre sur le Conflit contemporain des houillères européennes, en a donné un historique remarquable. Plus récemment, le rapport d'enquête précité a analysé dans le détail le fonctionnement des organismes de distribution.

(1) Rapport d'enquête sur le Marché Charbonnier en France, 1937.

§ 1 *Organisation de la production*

Jusqu'à la guerre de 1914-18, l'Etat s'était à peu près abstenu d'intervenir dans le domaine charbonnier. Il s'était contenté de modérer l'action du syndicat, en ce qui concerne les prix, par la concurrence des mines fiscales de la Sarre et de la Ruhr.

Le Kohlensyndicat, de son côté, avait porté son effort sur l'établissement d'une discipline de vente stricte chez les distributeurs.

En 1915, le Syndicat fut sur le point de se dissoudre à la suite de dissentiments entre les Mines pures et les Mines-Usines. Celles-ci refusaient la cotisation syndicale sur les participations de consommations, les ventes faites aux usines annexes. Le gouvernement dut intervenir pour assurer le renouvellement des accords.

La loi du 23 mars 1919 rendit obligatoire les syndicats de producteurs par bassins. Les 11 Syndicats ainsi formés durent ensuite se réunir en une Fédération, le Reichkohlen verband. L'ensemble du marché fut placé sous la surveillance du Reichkohlenrat « conseil charbonnier d'Empire ». Celui-ci qui comprenait des représentants du gouvernement, des producteurs, des commerçants, des ouvriers, de la science, fut chargé de contrôler la fixation des prix. Ces organisations réglaient en outre l'extraction, la consommation propre et le débit des Mines.

Le contrôle des prix n'eut qu'une application éphémère. Dès 1925, le charbon fut de nouveau abondant sur le marché européen. La protection des consommateurs pendant la longue période de baisse qui s'ensuivit, fut sans portée pratique.

Le parti national socialiste, à son arrivée au pouvoir, entreprit d'adapter l'organisation charbonnière à sa doctrine économique, notamment au Führerprinzip. Il a assez peu modifié d'ailleurs le système existant, en accentuant toutefois l'emprise gouvernementale et en éliminant les représentants ouvriers du Reichkohlenrat. Les représentants du Ministre chargé des Mines peuvent assister aux délibérations de la Fédération charbonnière d'Empire.

L'organisation actuelle, dans ses grandes lignes, peut être résumée comme il suit :

Il existe en Allemagne dix cartels charbonniers régionaux. Le Syndicat Rhénan Westphalien, auquel ont adhéré les Mines de

la Ruhr en 1893, celles du bassin d'Aix-la-Chapelle en 1933, et celles de la Sarre en 1935, est le plus important d'entre eux. Des Syndicats régionaux ont été constitués dans les bassins houillers de Bavière, Basse-Saxe, Saxe, Haute-Silésie occidentale et Basse-Silésie occidentale, ainsi que dans les bassins de lignite de Basse-Rhénanie, d'Allemagne centrale, et de l'Est de l'Elbe ; enfin, il existe un Syndicat des producteurs de coke de gaz. Depuis 1919, comme nous l'avons vu, ces cartels sont groupés en une Fédération : le Reichkohlenverband, ou Fédération charbonnière d'Empire.

La Fédération charbonnière d'Empire a des pouvoirs exclusivement commerciaux :

1° *Elle homologue les prix de vente fixés par les syndicats régionaux pour les livraisons dans les zones « non contestées » du marché intérieur et soumet des barèmes au Conseil National du charbon (Reichs Kohlenrat), qui les arrête.*

2° *Elle collabore à l'organisation du commerce intérieur du charbon, par voie d'accord avec la Fédération centrale des marchands de charbon (Central verband der Kohlenhandller deutschlands).*

Le conseil national du charbon a été réorganisé en 1933. Les pouvoirs nominaux qu'il possédait ont été réduits encore. La seule fonction qu'il lui reste n'est guère que de forme : donner une consécration officielle aux barèmes de prix minima du charbon qui lui sont communiqués par le Reichs Kohlenverband. Enfin depuis 1934, toutes les entreprises charbonnières d'Allemagne ont été appelées à adhérer à un nouvel organisme, le groupe économique de l'industrie minière, placé sous l'autorité d'un « Leiter ». Ce groupe unit toutes les entreprises qui exploitent des gisements de houille, lignite, minerai de fer, potasse, sel, pétrole... etc. et est affilié à la Chambre de l'Economie nationale du Reich. Il a pour fonction de *contrôler* et de *protéger* ses membres dans le domaine professionnel, mais il lui est expressément interdit de prendre des mesures concernant la production ou le commerce.

A la tête de cet ensemble se trouve le Ministre de l'Economie nationale. Celui-ci a pour attributions générales de « coordonner » l'industrie minière dans le cadre de l'Economie, mais sa fonction la plus directe est de fixer en dernier ressort la politique de prix que devront pratiquer les syndicats régionaux. *Sous le nouveau*

régime, comme sous l'ancien, ce sont les cartels régionaux qui restent à la base de la réglementation économique de l'industrie charbonnière allemande et qui en assurent l'application pratique.

Le plus important de ces cartels, avons-nous dit, est le Syndicat Rhénan Westphalien ou par abréviation, le Kohlensyndicat. Le dernier contrat syndical date de 1931 et doit rester valable jusqu'en 1942. Ses attributions et son fonctionnement ont été maintes fois décrits. Nous nous bornerons à un résumé rapide.

Le Kohlensyndicat a trois sortes de fonctions :

- 1° Il détermine les quotes d'extraction et de vente des adhérents.
- 2° Il fixe les prix de vente — nous reviendrons sur ce point dans notre étude d'ensemble concernant les prix.
- 3° Il joue le rôle de vendeur unique de la production, les charbonnages étant obligés de lui confier l'écoulement de tout le charbon à l'exception de leur consommation propre, des ventes du charbon distribué au personnel et aux œuvres charitables.

Les mines pures ou autonomes reçoivent des participations de vente proportionnées à l'ensemble du débit, et des contingents de production pour les tonnages ci-dessus consommés ou distribués en dehors du syndicat.

Les Mines-Usines reçoivent en plus de ces participations et contingents, une allocation spéciale pour le charbon consommé par les établissements affiliés. Cette allocation prend le nom de participation de consommation, à ne pas confondre avec la consommation propre. Cette distinction a un intérêt au point de vue de l'application de la cotisation syndicale (Umlage).

Le syndicat se charge de la vente des participations ainsi déterminées, y compris les participations de consommation, qui sont soumises d'ailleurs à un régime spécial. Le taux de l'Umlage notamment n'est pas le même que pour les participations de vente.

L'établissement des prix de base, des prix comptables, Richtpreis et Verrechnungspreis, ainsi que le jeu de l'Umlage sera traité au chapitre XII : Les facteurs de la concurrence. Disons seulement que les ventes sont divisées en deux parts. Celles faites en zone contestée, et celles faites en zone non contestée.

La zone contestée — ou zone de concurrence — est celle où le syndicat doit aligner ses prix de vente sur ceux de la concurrence. La zone non contestée ou zone intérieure est celle où il est pratiquement maître des prix, cette protection résultant pour la plus grande part du jeu des prix de transports, et aussi d'accords avec les cartels des autres bassins.

L'Umlage a pour but, d'une part de couvrir les frais syndicaux de gestion, d'autre part les pertes pouvant résulter éventuellement des ventes en zone contestée au prix de la concurrence (1).

Le système appliqué par le Kohlensyndicat est suivi, mais avec certaines variations, par les cartels des autres bassins. Chacun de ces syndicats jouit d'un véritable monopole dans les zones du marché intérieur, où le coût des transports est en sa faveur. En Allemagne, comme dans les autres pays, les différences des coûts de transport contribuent, dans une forte mesure, à assurer le partage du marché intérieur entre les divers bassins. Cette influence est encore plus marquée dans le cas du lignite dont le pouvoir calorifique à la tonne est plus faible.

Mais en dépit des accords pouvant être conclus entre les bassins intéressés, il existe des zones intérieures où la concurrence continue à s'exercer. De plus, là où les divers cartels régionaux doivent exploiter le même débouché en commun (et où ils se heurtent souvent à la concurrence de l'étranger, comme à Hambourg ou à Brême), la réglementation des ventes et des prix est bien moins stricte que dans les autres parties du marché national.

« Ainsi, même en Allemagne, la concurrence entre les divers bassins sur le marché national n'est pas abolie complètement. Ceci explique pourquoi, depuis quelques années, certains syndicats de producteurs demandent, sans succès d'ailleurs jusqu'ici, que l'on assigne à chaque district des participations de vente sur le marché intérieur, et que l'on divise ce marché en un certain nombre de zones où chacun des bassins jouirait d'un régime préférentiel. » (2)

(1) V. Ch. XII

(2) Extrait d'une étude du Comité de l'Importation charbonnière (1937).

§ 2 Organisation des ventes

Si la réglementation de la production est très stricte, celle de la distribution l'est devenue également au cours de ces dernières années. Nous examinerons :

A) *Le commerce de gros et de détail.*

B) *Les grands organismes de vente : Sociétés de vente et comptoirs*, qui sont en liaison directe avec les cartels régionaux.

C) *Les ventes en zone contestée et le commerce extérieur.*

A) Les cartels, le syndicat de la Ruhr notamment, se réservent le droit d'alimenter directement un certain nombre de très gros consommateurs, notamment les chemins de fer du Reich, les usines à gaz et électriques, et certains grands établissements métallurgiques. Pour le surplus la distribution est organisée comme suit :

Les commerçants sont tenus de former des groupements locaux (détaillants) et régionaux (grossistes). Ces groupements, du type autoritaire, ayant chacun leur führer, passent entre eux des conventions en vue de réaliser la communauté d'action.

La Fédération de ces associations régionales et locales constitue le *Centralverband der Deutschlands Kohlerhändler*, dont le Président est également muni de pouvoirs étendus.

La Fédération centrale des négociants et la Fédération charbonnière sont liées par une convention conclue le 15 juin 1933 qui règle les rapports de ces deux organisations et de leurs adhérents. L'exercice de la profession de commerçant est subordonné à l'inscription sur les registres de la Fédération centrale et à l'obtention d'une carte de négociant, soit de grossiste, soit de détaillant. Des conditions précises sont exigées, dans le détail desquelles nous ne pouvons entrer.

Les syndicats de producteurs, les Sociétés commerciales des Mines et des entreprises industrielles sont admises de droit à l'immatriculation. Le monde de la production pénètre donc intimement le monde du commerce.

Les prix de détail sont fixés par des groupements locaux, et approuvés par le Ministre, par l'intermédiaire des groupements régionaux et de la Fédération centrale.

Les syndicats de producteurs s'engagent à ne livrer de charbon qu'aux seules entreprises immatriculées ; ils imposent la même obligation à toutes leurs organisations commerciales.

b) En ce qui concerne l'exportation, seuls ont une action les grands organismes de vente, d'une part les sociétés de vente, d'autre part les comptoirs. Les uns et les autres vendent en gros, mais suivant les modalités particulières au système allemand qui font d'eux des institutions intermédiaires entre le syndicat de producteurs, et ce que l'on entend habituellement en France par commerce de gros.

Les sociétés de vente ont pris naissance à une époque où les services commerciaux des Mines étaient extrêmement réduits. Les Mines vendaient rarement leurs produits elles-mêmes ; elles préféraient utiliser les services de maisons spécialisées dans le négoce charbonnier. Elles furent amenées très souvent à prendre des participations dans ces firmes en échange des exclusivités qu'elles leur accordaient. Lors de la constitution du Kohlensyndicat en 1893, pour maintenir l'activité des maisons de commerce, il fut décidé que le syndicat utiliserait aussi leur activité. Ces maisons devinrent les « Sociétés de vente des Mines ».

Les Mines ont tenu d'ailleurs à maintenir l'indépendance de ces Sociétés par rapport au syndicat, afin de garder des relations directes avec la clientèle pour le cas où le syndicat viendrait à se dissoudre.

Mais comme celles-ci auraient pu, à leur tour, se faire inutilement concurrence dans certaines zones, le syndicat les obligea à constituer des comptoirs de vente, notamment dans cette partie du marché intérieur, où la concurrence étrangère ne pouvait pratiquement pas leur porter préjudice à cause des tarifs de transport : la zone incontestée.

Les comptoirs (1) vendent donc pour le compte des « Sociétés de vente » et répartissent entre elles les bénéfices qu'ils font. Ils sont devenus, dans leur zone, les acheteurs exclusifs du syndicat.

L'adhésion au syndicat, des Mines d'Aix-la-Chapelle et des Mines de la Sarre introduisit deux exceptions dans ce système.

1° En raison d'engagements antérieurs, les Sociétés de vente des Mines d'Aix-la-Chapelle continuèrent, malgré la réunion de ce

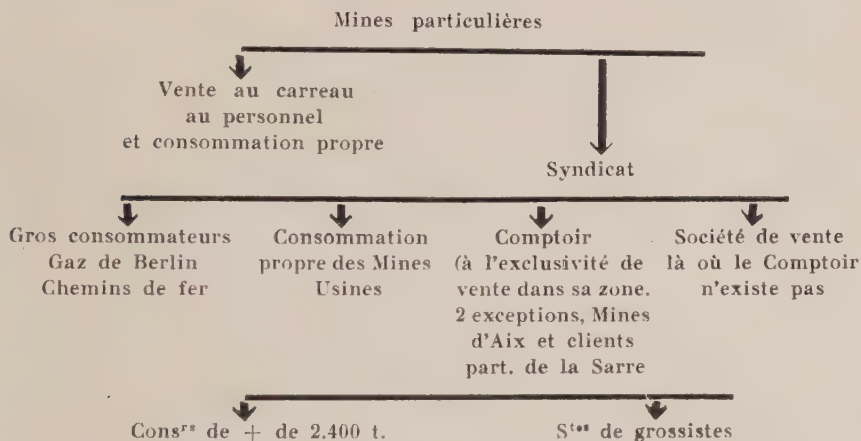
(1) Extrait d'une étude publiée par le Comité de l'importation charbonnière.

bassin au syndicat, à recevoir leur charbon indépendamment des comptoirs, mais non pas indépendamment du syndicat. Celui-ci leur vend d'ailleurs au même prix qu'aux comptoirs.

2° Quant aux Mines de la Sarre, elles ont obtenu une participation au comptoir de Mannheim, où se vend le charbon sarrois, mais elles continuent à vendre directement aux usines métallurgiques, et aux centrales du territoire de la Sarre.

Enfin le charbon qui n'est pas vendu directement aux consommateurs par le comptoir est cédé par lui à ses « négociants adhérents », à ceux-là mêmes qui ont constitué le « comptoir », c'est-à-dire notamment aux « Sociétés de vente ».

La distribution du charbon s'effectue donc conformément au schéma suivant :



Il existe des comptoirs à Cologne, Berlin, Dresde, Hambourg, Brême, Mannheim... etc. Le plus important est celui de Mannheim. Il est d'ailleurs à la fois *organisme commercial* — il approvisionne directement les clients de 2.400 tonnes et vend aux maisons adhérentes — et *organisme de transport*, — il prend en charge le charbon au départ et en effectue le transport, la manutention et la mise en entrepôt.

Il a formé un cartel de la batellerie sur le Rhin dans lequel était venu s'intégrer une flotte française (convention d'Essen). Ce cartel utilise le matériel des Sociétés de vente.

c) *La zone contestée et le marché extérieur.* — Cette organisation très cartellisée à l'intérieur de la zone non contestée, ne peut être transposée purement et simplement, nous l'avons vu, à la zone contestée proprement dite, et encore moins au marché extérieur. Elle n'est pas toutefois sans influence sur les ventes en zone libre. En supprimant la concurrence sur une grande partie du marché intérieur, le maintien des prix syndicaux permet, par le jeu de l'umlage, le soutien de la concurrence sur le marché extérieur. Les Anglais s'en sont aperçus maintes fois, notamment lors de la guerre de prix de 1927, à la suite de la grève britannique, et après la dévaluation de la livre en 1931.

Dans la zone contestée proprement dite, à l'intérieur des frontières allemandes, les tarifs officiels de vente du Reichkohlenrat ne sont plus observés.

Les importations ne jouent cependant qu'un rôle restreint dans l'économie charbonnière allemande ; d'une part parce que le syndicat interdit à ses organismes commerciaux la vente des charbons étrangers, d'autre part en raison du fonctionnement des licences d'importation, établies par le Gouvernement, souvent pour les besoins de la politique générale : tantôt il interdit purement et simplement l'entrée des charbons étrangers, polonais par exemple ; tantôt il les cantonne dans une région déterminée : Hambourg pour les charbons anglais ; tantôt il admet certains échanges, notamment avec les Pays-Bas et la Belgique.

En ce qui concerne le marché extérieur, proprement dit, il faut tout d'abord noter que les bassins de la Ruhr et d'Aix-la-Chapelle fournissent 93,1 % des exportations de houille, et 94,3 des exportations de coke. Les ventes allemandes à l'extérieur sont donc presque entièrement effectuées par le Kohlensyndicat, d'où cette unité de vue et cette continuité dans la politique commerciale, que l'on ne retrouve pas, à ce même degré tout au moins, chez aucun autre de nos fournisseurs.

Le Kohlensyndicat fournit aux Sociétés de vente, comme il faisait avant la constitution des comptoirs et celles-ci placent le charbon à l'étranger, soit directement, soit à l'aide de Sociétés correspondantes appelées : Vertriebs firmen (firmes de placement).

Le Syndicat Rhénan-Westphalien s'est efforcé de limiter la concurrence en zone extérieure, entre ses agents, et il y est parvenu par divers moyens :

1° Tout d'abord en se réservant la fourniture d'un certain nombre de clients par exemple en France, les chemins de fer, le gaz et l'électricité, la grosse métallurgie pour les cokes et les fines à cokes ; ensuite en alimentant certaines régions par le canal d'organismes commerciaux étrangers, mais auxquels le syndicat lui-même ou des Sociétés de vente participent dans une certaine mesure, témoin la Compagnie Générale Charbonnière pour la région de Strasbourg.

2° Le nombre de Sociétés ayant le droit de vendre à l'étranger a été limité : sur 28 Sociétés de vente une douzaine seulement l'ont conservé, celles qui « en avaient l'habitude ».

3° Le Syndicat a adopté la formule du « Kundenschutz », c'est-à-dire la conservation des clients. Il a décidé en effet de pratiquer la livraison à client dénommé, si bien que les « firmes de placement » et les « Sociétés de vente » ne peuvent fournir que leurs clients habituels, ou des clients nouveaux, non encore fournis en charbons allemands. Il en est résulté une stabilisation des positions acquises.

4° Parfois enfin des comptoirs ont été créés comme pour le marché intérieur, c'est ainsi que la vente des charbons de soutes, exclusivement destinés aux ports de certains pays, est assurée par un comptoir spécial ayant son siège à Hambourg.

III

Les exportations allemandes

L'exportation des combustibles est pour l'Allemagne un élément très important de son commerce extérieur. Elle a représenté en 1936, 8,1 % de ce commerce, en 1937, 10,3 %, et en 1938, 9,75 %.

Mais bien qu'étant surtout un pays exportateur, l'Allemagne achète cependant des combustibles étrangers, en particulier des charbons anglais qui arrivent à peu de frais dans la zone côtière, et jusqu'à l'intérieur du pays en remontant les grands fleuves.

TABLEAU II. — Bilan du commerce extérieur allemand des combustibles solides

(en millions de tonnes métriques)

	1913 a	1928 b	1931 b	1934 b	1935 c	1936 c
Exportations	45,7	36,8	32,9	32,1	37,6	40,2
Importations	15,5	9,5	7,8	6,7	6,0	7,3
Excédent	30,2	27,3	25,1	25,4	31,6	32,9

(a) Territoires d'avant 1914.

(b) Frontières de Versailles.

(c) Sarre rattachée à l'Allemagne.

Il apparaît donc qu'en 1935 le commerce extérieur allemand a retrouvé sa position de 1913. Il convient de remarquer toutefois que les exportations de la Sarre s'ajoutent à celles du Reich proprement dit.

Ce résultat est à rapprocher de l'état de stagnation du commerce britannique des charbons, au début de la reprise mondiale de 1936.

En toute impartialité, on doit convenir que le retard apporté par les houillères anglaises à s'équiper et à s'organiser, tant au point de vue technique qu'au point de vue commercial, a pesé de tout son poids dans la bataille du charbon.

L'organisation allemande, en particulier, le Kohlensyndicat avec sa puissance et sa maîtrise du marché a été en mesure de contre-battre avec succès le dumping de change anglais. L'effort anglais commencé avec le Coal Mines Act de 1930, donna seulement ses premiers résultats à dater de la réforme de 1936.

On appréciera à la lecture du tableau ci dessous l'importance de l'exportation allemande, pour l'acquisition des devises étrangères.

TABLEAU III. — Excédent des exportations sur les importations (en milliers de R. Mark)

	Importations	Exportations	Excédent Exportations
1933	87.352	318.453	231.101
1934	99.491	327.936	228.445
1935	88.506	368.996	280.490
1936	84.998	389.803	304.805
1937	89.293	603.609	514.316
1938	91.900	497.563	405.663

Les principaux clients des charbons allemands et leur importance respective sont résumés dans le tableau suivant :

TABLEAU IV. — Principaux clients des exportations allemandes
(en milliers de tonnes métriques)

	1929	1936	1937	1938
<i>Houille : Total</i>	26.769	28.650	38.629	29.639
France	5.260	5.941	8.045	5.405
Pays-Bas	7.178	5.520	6.835	5.821
Italie	4.827	6.021	7.930	7.389
Belgique	4.938	3.645	5.325	3.587
<i>Lignite</i>				489
<i>Coke : Total</i>	10.635	7.184	8.793	5.295
France	3.418	1.570	2.338	985
Luxembourg	2.537	1.952	2.567	1.499
<i>Briquette de houille : Tot.</i>	784	843	1.030	1.130
France	78	38	32	16
Pays-Bas	254	290	291	288
<i>Briquette de lignite : Tot.</i>	1.940	1.126	1.145	999
France	523	396	369	257

Les exportations allemandes, tous combustibles convertis en houille, se sont élevés au total à plus de 52 millions de tonnes en 1937, dépassant largement les exportations de la Grande-Bretagne. La hausse des prix et l'augmentation du tonnage exporté ont eu pour effet de porter de 8 à près de 12 % en valeur la part des combustibles dans les exportations totales du Reich. Les ventes à l'étranger ne se faisaient certainement plus à perte. Le taux de l'Umlage n'a plus été publié en fin d'année.

Il faut noter l'importance des cokes dans les exportations allemandes. Une convention internationale, sur laquelle nous aurons l'occasion de revenir d'ailleurs, a été conclue en juin 1937 entre les principaux producteurs : Grande-Bretagne, Hollande, Belgique, Pologne et Allemagne. La part de cette dernière a été fixée à 48,3 %.

IV

Les exportations allemandes vers la France

De 1919 à 1930, les fournitures allemandes ont été exigibles, en vertu du traité de paix. Nous avons montré dans notre historique l'importance de la convention de Cologne ayant mis en rapport direct, les vendeurs allemands avec les acheteurs français. Ceux-ci ayant compris tout l'intérêt que présentait pour eux le marché français, commencèrent une politique de conquête des débouchés.

M. Marcesche, dans son étude sur le charbon dans le Traité de Versailles, pouvait écrire en 1932 au sujet des années d'avant la crise :

« On est surpris de constater que, dans l'ensemble, les importations allemandes augmentent, tandis que baissent les importations anglaises. Prenons principalement les deux dernières années, les seules qui puissent être comparées à l'année 1913 puisqu'elles n'ont pas comporté de livraisons de Réparations, tous les charbons introduits en France l'ayant été sur contrats commerciaux. Remarquons d'abord que sur le total de ces deux dernières années, l'importation anglaise n'a gagné que 8,1 %, alors que l'importation allemande a progressé de 15,8 %. Observons ensuite qu'en 1931, année de crise, l'Angleterre accuse une perte de tonnage de 500.000 tonnes sur 1913, année de prospérité, tandis qu'au contraire l'Allemagne marque une avance de 500.000 tonnes.

« C'est la conséquence principale de toute la politique anglaise de ces dernières années.

« L'Angleterre ignore, d'une manière générale, la solidarité politique. La solidarité mettrait à sa charge des obligations qui grèveraient le présent et l'avenir. Le traditionnel principe politique anglais : « demain se débrouillera tout seul » exige l'indépendance la plus absolue. Il implique aussi le renoncement à l'organisation de l'avenir.

« ...La politique anglaise, du bénéfice à réaliser dès qu'il se présente, a été, à certains moments, une politique d'abus... L'industrie française, qui cherche la régularité de ses prix de revient, est volontiers portée à ne pas s'attacher à un fournisseur qui abuse de son prix, dès que par une situation de fait il jouit d'un quasi-privilège.

« ...La politique charbonnière allemande, dès l'après-guerre, a repris l'allant qu'elle avait avant 1914. Politique de prix bas régulier, politique de commerçants qui veulent s'imposer sur un marché... »

« Ceci explique comment les Allemands, nos ennemis, nos vaineux, nos débiteurs, ont pris dans notre alimentation en combustibles la place qu'ils y occupaient, alors que nos alliés anglais, qui avaient toutes les facilités pour marquer des points dans la conquête de notre marché, n'ont pas progressé. »

CHAPITRE V

TABLEAU V. — Année 1938

Répartition des charbons allemands importés en France

(en tonnes métriques)

BASSINS de PRODUCTION	CHARBONS ne dépassant pas 30 m/m			CHARBONS dépassant 120 m/m			CHARBONS ne rentrant pas dans les catégories ci-contre			COKES, AGGLOMÉRÉS LIGNITES					Total par bassins
	Anthra- cite maigres demi- gras	Gras	Flam- bants houilles sèches	Anthra- cite maigres demi- gras	Gras	Flam- bants houilles sèches	Anthra- cite maigres demi- gras	Gras	Flam- bants houilles sèches	Coke entier	Coke concassé	Briquettes de houille	Autres agglomérés	Lignites	
Ruhr	345.392	1.244.989	123.403	77.130	699.111	34.289	262.184	480.690	18.227	883.371	42.112	5.365	4.266		4.220.534
Aix-la-Chapelle	103.338	234.728	15	24.737	88.463	20	108.806	13.031		72.634	324	514	730		647.390
Sarre.....		274.490	125.460		735.201	66.389		151.018	213.922	4.817	17.805				1.588.102
Autres bassins allemands..	3.522	5.080		418		282	964		467	17	9	115	360		11.234
Lignites														254.135	254.135
TOTAL ALLEMAGNE.....	452.252	1.759.287	288.883	102.335	1.522.775	100.980	371.954	644.739	231.616	960.839	60.250	5.994	5.356	254.135	6.721.395

Dans l'économie charbonnière de la France, M. Laffite-Laplace constate cependant en 1932 que les exportations allemandes en France sont en déclin. Il est vrai que les charbons allemands, plus spécialement orientés vers les foyers industriels, ont été plus touchés par la crise que leurs concurrents anglais, dont l'utilisation est affectée d'un « coefficient domestique » nettement plus élevé.

Cette éclipse ne fut que de courte durée. Dès 1934, les vendeurs allemands firent à nouveau sentir leur pression sur le marché. 1935 apporta au Kohlensyndicat les 2 millions de tonnes de charbon sarrois introduits en France, conformément aux accords de Naples.

Les années suivantes virent le développement de cette tendance.

Le tableau ci-après indique les importations allemandes en France, tous combustibles convertis en houille :

Années	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
Tonnage	10137	10722	9809	8444	6407	6360	6040	7158	8382	11453	6942

La baisse notable de 1938 était due à la diminution des importations de coke par suite de la diminution de l'activité de nos usines métallurgiques.

L'Allemagne nous fournissait les qualités suivantes :

- des criblés anthraciteux et demi-gras, des charbons industriels demi-gras ;
- des charbons à coke ;
- des cokes ;
- des briquettes de lignite.

Le tableau V ci-contre donne à la fois la répartition par bassin, par calibrage, et par qualités pour l'année 1938.

Nous renvoyons aux chapitres XII et XIV en ce qui concerne la concurrence et les prix.

CHAPITRE VI

Les Provenances belge et hollandaise

La Belgique est notre plus ancien fournisseur. La Hollande n'est apparue sur notre marché qu'à la faveur de la grande disette charbonnière de 1919-20. Les charbons belges y tenaient la première place jusqu'en 1895. Dépassés par les Britanniques, puis par les Allemands, ils n'en jouent pas moins encore, un rôle important avec un tonnage supérieur à 3 millions de tonnes.

Moins de 1 million de tonnes en 1929, plus de 3 millions en 1931, telle fut, chez nous, la progression des charbons hollandais qui conservaient avant la guerre une place honorable avec 1,9 millions de tonnes en 1938.

I

Les importations en provenance de Belgique

1° *Production.* — Après 1918, l'extraction vite revenue au niveau de 1913, croît jusqu'à 27,5 millions de tonnes en 1928. Elle se maintient à ce niveau en 1929 et 1930. Puis elle baisse en raison de la crise. 1932 est l'année de la production minima : à l'influence de la dépression, s'ajoute celle de la grève des charbonnages. Elle remonte dès 1933 de façon continue, jusqu'en 1937 et 1938 où elle est encore de 29,5 millions de tonnes, contre 29,6 millions l'année précédente. Il est vrai que les stocks sont passés de 676.000 tonnes en 1937 à 2.222.000 tonnes en 1938. La dépression générale survenue en 1938 affecte donc le débit des charbonnages ; et cette situation s'aggrave en 1939 : la fermeture d'une houillère importante, les Mines du Levant de Flenu, en est un signe parmi d'autres.

§ 1 *Production - Rendements - Prix de revient*

Nous reproduisons, d'après M. Duboscq, un tableau montrant que l'industrie charbonnière belge a bien résisté, d'une manière générale, à la crise mondiale de 1932 à 1935 :

TABLEAU I. — Production houillère et indices belges

Années	Production en millions de tonnes	Indices de la production	
		Charbon.	Industr.
1913	22,8	83	
1928 base	27,5	100	100
1932	21,4	78	70
1933	25,2	92	72
1934	26,3	96	71
1935	26,5	96	72

La Belgique compte deux bassins : celui du Sud, prolongement des bassins Nord et du Pas-de-Calais, et celui de la Campine, prolongement des bassins de la Campine néerlandaise et d'Aix-la-Chapelle.

Le bassin du Sud ou vieux bassin, le seul qui existât en 1913, paraît en décadence, et sa production est en diminution. Le bassin du Nord, au contraire, pourvu d'installations neuves et bien équipées, connaît un développement rapide. D'importants capitaux français y ont été investis. Les chiffres de production par bassins sont donnés par le tableau suivant :

TABLEAU II. — Production belge par bassin
(en milliers de tonnes métriques)

		1913	1930	1932	1934	1936	1937
Sud	Couchant de Mons	4.407	5.541	3.584	4.390	4.694	5.101
	Centre	3.450	4.352	3.154	3.873	4.096	4.376
	Charleroi	8.148	7.792	6.023	6.852	7.228	7.834
	Namur	830	425	292	344	351	402
	Liège	5.998	5.491	4.444	5.239	5.225	5.488
Nord	Limbourg		3.814	3.926	5.545	6.273	6.658
	Total	22.842	27.415	21.424	26.389	27.867	29.859

Les bassins de Mons et du Centre produisent principalement des charbons demi-gras, gras et flénus.

Les bassins de Charleroi, Namur et Liège, produisent des anthracites de 4 à 8 % de matières volatiles, des maigres anthraciteux de 8 à 11 %, des 1/4 gras de 11 à 13 %, et des demi-gras de 13 à 18 %.

Le bassin de Limbourg ne produit que des gras et des flénus, principalement des sortes industrielles.

La répartition de l'extraction totale, par sortes, a été en 1936 et 1937 :

	Flénus	Gras	Demi-gras	1/4 gras	Maigres et anthr.
1936	6.538	6.539	8.892		6.078
1937	6.841	6.793	9.531		6.694

Dans les bassins du Sud, les flénus représentent en 1937 12,4 % de l'extraction, les gras 17,7 %, les demi-gras et 1/4 gras 41,1 %, les maigres et anthracites 28,8 %.

Dans le bassin du Limbourg, la part des charbons flénus s'est établie à 60 % et celle des gras à 40 %.

La production de coke de four a été la suivante, en milliers de tonnes métriques :

1913	1930	1932	1934	1936	1937
3.523	5.286	4.410	4.237	4.532	5.552

Il convient d'ailleurs de noter que les proportions de charbons belges consommés dans les cokeries sont :

	1911-1913	1930	1932	1934	1936	1937
%	63,6	48	63	75,5	79,2	67,7

Pendant la décade 1921-31, cette proportion n'avait été que de 47,6 %.

La production d'agglomérés a été, au cours des années dernières, donnée par les chiffres suivants (en milliers de tonnes) :

1913	1930	1932	1934	1936	1937
2.608	1.375	1.316	1.353	1.559	1.249

Les houilles étrangères interviennent pour moins de 10.000 tonnes dans cette production.

2° *Rendements.* — Le rendement belge est l'un des plus bas d'Europe. Cela tient aux difficultés d'exploitation de ses vieux bassins du Sud: il a été au cours des années dernières, en augmentant jusqu'en 1935. Pour les mêmes raisons qu'en France il est en baisse depuis 1936.

Années	1913	1930	1935	1937
Rendements nets fond et jour : kg.	538	575	775	756

Le bassin de Campine, en 1937, conserve un rendement de 1.085 kg., après avoir dépassé 1.100 kg.

3° *Prix de revient et résultats d'exploitation.* — Le prix de revient par tonne nette (y compris les dépenses de premier établissement) a varié comme suit, d'après les statistiques de l'Administration des Mines Belges :

Années	1930	1932	1934	1935	1936	1937
Francs belges	162,33	119,02	90,71	88,88	96,34	121,11

La même statistique annuelle fait ressortir que l'exploitation a été déficitaire jusqu'en 1935 :

Années	1930	1932	1934	1935	1936	1937
Sud	— 3,85	— 9,57	— 6,57	+ 5,27	+ 8,00	+ 17,84
Nord		— 17,74	+ 0,92	+ 12,66	+ 19,83	+ 28,61
Bénéfice +						
Perte —						

§ 2 Organisation du marché

4° *Organisation du marché.* — L'industrie houillère belge était très concentrée. Techniquement, la concentration s'est poursuivie sans interruption depuis la fin du xix^e siècle. 164 charbonnages extrayaient en moyenne 52.000 tonnes par puits en 1880, pour 16 millions de tonnes produites au total. Il en subsistait 86 seulement en 1936, avec 160.000 tonnes par puits, pour une production de 27 millions de tonnes.

La concentration financière était plus poussée encore, puisque 40 à 50 % de la production étaient contrôlés par les deux plus grandes Banques de Belgique (Banque de Bruxelles et Société Générale de Belgique) qui avaient également des intérêts importants dans l'industrie du fer et de l'acier.

Le marché charbonnier belge connu, grâce à l'initiative des producteurs, un début d'organisation par la création du Comptoir Belge des charbons industriels en 1929, et du Syndicat des producteurs de coke et de charbons à coke. Ces organismes qui compor-
taient les mêmes adhérents groupaient à la fois des Mines de l'un et de l'autre bassins. Ils devaient centraliser les commandes passées par l'industrie, le premier pour l'intérieur seulement, le deuxième pour l'intérieur et l'exportation. Leur action portait sur 8 millions de tonnes par an, mais il restait de nombreux dissidents et leurs adhérents leur reprochaient leur inefficacité dans beaucoup de cas.

La crise charbonnière belge de 1934, aggravée par l'échec des négociations germano-belges ouvertes en vue d'une révision de l'accord de 1925 entre les deux pays, fut à l'origine du nouvel effort d'organisation qui aboutit au vote de la loi du 7 décembre 1934.

Le gouvernement pouvait « édicter toutes mesures de réglementation et de contrôle nécessaires pour établir et assurer un régime ordonné de production, de vente, d'importation, d'exportation et de transport de la houille et du coke, du lignite, des agglomérés de houille et des agglomérés de lignite ». Il fit pression sur les Mines et les amena à créer « l'office national des charbons ».

Cet office était une Société coopérative qui groupait (1) tous les producteurs. Le gouvernement n'y possédait pas de représentants.

Alors que les organisations anglaises et allemandes avaient des assises en quelques sortes géographiques et fonctionnaient dans le cadre du district ou du bassin, l'organisation belge présentait le caractère particulier d'être établie par classes de charbon. Celles-ci étaient au nombre de huit. Pour chacune il existait une commission consultative et un comité. Au-dessus des commissions consultatives et comités de classes, le comité de direction composé des présidents et vice-président des comités était l'organe agissant de l'office. Enfin le conseil général de l'industrie houillère, composé de membres élus par les associés, représentait l'industrie auprès du gouvernement. Il fixait les directives générales relatives au contrôle de la production et des ventes. Certaines décisions du comité de direction devant être soumises à sa ratification (2).

Le comité de direction organise la vente directe par l'office. Il ratifie, rejette ou amende les projets des comités de classes au sujet de l'importation, de l'exportation et des prix.

Les comités des classes préparent des propositions. Les commissions consultatives comprennent des représentants de tous les producteurs. Elles élisent dans leur sein des délégués aux comités de classes.

Les adhérents paient à l'office une cotisation de 0 fr. 25 par tonne.

(1) Ecrit en 1939.

(2) Un comité consultatif du charbon comprenant outre des délégués des Mines, des représentants, des exportateurs, des ports, de la batellerie, peut être appelé à donner son avis sur certaines questions générales.

A) *Organisation de la production* (1). — Le conseil général fixe par semestre des quotes de production et d'écoulement à chaque associé. L'écoulement tient compte des tonnages repris ou mis en stock. Ces tonnages sont revisables par le conseil, de façon à suivre les variations de la demande.

Les virements sont permis, à condition que l'activité des associés n'en soit pas dangereusement affectée. Ils ont lieu sans autorisation, à l'intérieur d'un même bassin ou d'une même classe. Ils sont soumis à l'autorisation du comité de direction, s'ils ont lieu de bassins à bassins pour des classes différentes.

Les associés acceptent de se soumettre à des vérifications comptables et techniques. Ils sont passibles d'amendes élevées en cas de dépassement.

B) *Organisation des ventes* (1). — Les ventes sont réparties en trois groupes : *les ventes réservées à l'office, les ventes libres, les ventes contrôlées.*

Les ventes réservées sont celles faites à certains gros consommateurs intérieurs, — administrations publiques, chemins de fer, gaz et électricité, cimenteries, glaceries et verreries, cokeries, — aux soutes et à l'exportation maritime. Elles représentent environ 12 millions de tonnes.

Les prix pratiqués sont ceux des barèmes, mais avec des ristournes non publiées. Les ordres reçus sont répartis entre les associés « aussi judicieusement que possible, en tenant compte des possibilités des Mines, des désirs du consommateur, des situations acquises et des situations géographiques ». Les associés sont crédités pour des produits de même catégorie « de la moyenne pondérée des prix de vente nets à la tonne sur wagon départ Mine, obtenue pendant le semestre ».

Les ventes libres sont celles faites aux annexes des Mines et aux consommateurs ayant avec les Mines une communauté d'intérêt d'au moins 75 %. Elles représentent un tonnage d'environ 2 millions de tonnes.

Les ventes contrôlées comprennent tous les tonnages n'appartenant pas aux deux premières catégories, notamment en ce qui

(1) Ecrit en 1939.

nous concerne, l'exportation par voie terrestre et fluviale. Le contrôle de l'office porte sur les points suivants :

1° *Les tonnages* : chaque jour les Mines adressent à l'Office un bordereau de leurs expéditions.

2° *Les prix* : l'office établit des barèmes par sortes, en tenant compte des qualités respectives des produits et des frais de transport, de manière à opérer une sorte de péréquation pour les différentes zones de consommation. Les barèmes, pour lesquels l'approbation du gouvernement n'est pas nécessairement requise, sont toutefois connus de lui ; leurs variations sont portées à sa connaissance la veille de leur application.

3° *Les conditions générales de vente*, ainsi que les remises, ristournes, rabais, courtages consentis aux intermédiaires. Toutes ces modalités sont uniformisées par l'office.

Le fonctionnement de l'office s'est poursuivi de façon satisfaisante en 1936 et 1937. Il a été décidé au 1^{er} janvier 1938 de le renouveler pour 3 ans.

Un office des cokes a été créé également sous forme coopérative, en décembre 1936, pour réglementer la production et la vente des cokes et effectuer toutes opérations commerciales relatives à ces produits. Signalons à ce sujet que la Belgique a adhéré au cartel du coke en 1937. Nous aurons l'occasion de revenir sur cet important accord.

§ 3 *Exportations belges*

Les tableaux ci-dessous donnent les échanges charbonniers de l'Union économique belgo-luxembourgeoise :

TABEAU III. — Importations et exportations Belges
(en millions de tonnes, en équivalent de houille)

Années	1913	1928	1930	1932	1934	1935	1936	1937	1938
Importations	10,8	12,8	14,5	9,4	7,8	6,9	7,2	10,4	7,1
Exportations	7,1	5,8	5,7	5,2	5,4	5,9	6,8	6,7	6,8

TABLEAU IV. — Importations. — Répartition par provenance
(en milliers de tonnes métriques)

	1929	1936	1937	1938
<i>Houille</i> : Total	11.375	3.862	6.137	449
dont				
Allemagne	4.233	2.411	3.733	2.428
Sarre	256			
Grande-Bretagne	3.004	375	917	667
Pays-Bas	2.113	782	1.042	797
France	1.753	105	54	342
<i>Coke</i> : Total	3.405	2.557	3.186	1.938
dont				
Allemagne	2.795	1.036	2.656	1.544
Pays-Bas	590	505	511	379
<i>Agglomérés</i>	184	109	163	127
<i>Lignite</i>	178	158	167	230

TABLEAU V. — Exportations. — Répartition par pays
(en milliers de tonnes)

	1929	1936	1937	1938
<i>Houille</i> : Total	3.790	4.735	4.313	4.677
dont				
France	3.054	2.977	3.396	3.548
Pays-Bas	271	336	335	519
Italie			197	112
<i>Coke</i> : Total	738	1.251	1.320	1.204
France	673	505	620	616
Suède			325	304
<i>Agglomérés</i> : Total	742	525	635	627
dont				
France	442	317	509	529

Les tableaux précédents montrent que l'Union belgo-luxembourgeoise, demeurée longtemps nettement importatrice, tendait à devenir beaucoup plus exportatrice. En 1937, toutefois, la réduction de la semaine de travail à 45 heures n'avait pas permis à la production nationale de faire face à la demande accrue, et il avait dû être fait à nouveau un large appel à l'étranger. En 1938, l'excédent des importations avait pu être résorbé.

La Belgique a donc, depuis 1935, poursuivi une politique très cohérente de réduction des importations, tout en maintenant ou même en augmentant les tonnages qu'elle exportait. Elle a été favorisée en cela par la dévaluation de sa monnaie. Mais elle a bénéficié, en outre, de l'aide apportée par les mesures gouverne-

CHAPITRE VI

TABLEAU VI. — Année 1938

Répartition des charbons belges importés en France

(en tonnes métriques)

BASSINS de PRODUCTION	CHARBONS ne dépassant pas 30 ^{m/m}			CHARBONS dépassant 120 ^{m/m}			CHARBONS ne rentrant pas dans les catégories ci-contre			COKES, AGGLOMÉRÉS, LIGNITES				Total par bassins
	Anthra- cite maigres demi- gras	Gras	Flam- bants houilles sèches	Anthra- cite maigres demi- gras	Gras	Flam- bants houilles sèches	Anthra- cite maigres demi- gras	Gras	Flam- bants houilles sèches	Coke entier	Coke concassé	Briquettes de houille	Autres agglomérés	
Sud	1.008.537	566.387	38.271	63.761	43.674	8.216	940.930	17.716	11.991	279.155	97.512	354.413	188.700	3.619.163
Campine	73.114	602.210	33.255	979	35.431	13.272	7.239	5.573	12.193	219.387	27.731	230	1.275	1.031.899
TOTAL BELGIQUE	1.081.651	1.168.597	71.526	64.740	79.105	21.488	948.169	23.289	24.184	498.542	125.243	354.543	189.975	4.651.052



mentales de contingentement et par l'action de l'Office National des charbons. Des primes aux exportateurs furent en effet versées grâce à un prélèvement sur le produit de la taxe sur les licences d'importation (voir prix et dumpings).

L'exportation du charbon belge était un poste important du commerce extérieur, il représentait 5,7 % en valeur des exportations du pays en 1937.

Exportations vers la France

Avec la Belgique, nous procédions à des échanges de qualités. La Belgique expédiait par péniches ou par fer, vers le Nord-Est et la région parisienne, d'importants contingents en classés pour foyers domestiques : anthraciteux du pays de Liège, gailletins de Charleroi. Elle recevait de France des charbons industriels.

(La Belgique nous avait vendu 3.600.000 tonnes de houille en 1913, avec 10.000 tonnes de coke et 642.000 tonnes d'agglomérés.)

Il faut noter l'irruption sur notre marché, en 1931, de 4.419.000 tonnes de charbon belge, en brusque avance de 877.000 tonnes sur l'année précédente, malgré le recul général de la production et des importations en France. « Effet du tempérament charbonnier belge, dit M. Laffite-Laplace, qui trop souvent va d'un extrême à l'autre. Que le marché des charbons se raffermisse et nous n'obtiendrons que difficilement des charbons belges en France: les vendeurs précéderont la hausse des prix. Qu'au contraire la faiblesse domine sur le marché, les charbonnages belges chercheront à se débarrasser à tout prix de leur stock. »

Les exportations vers la France, dans les dernières années, ressortent des tableaux du paragraphe précédent.

La France était de beaucoup le meilleur client de la Belgique. Elle lui achetait 74 % en valeur de son exportation de combustibles, ce qui représente 34,4 % de la valeur de toutes les marchandises belges achetées par la France.

En ce qui concerne les charbons, nous fûmes d'ailleurs assez mal payés de retour. Si l'accord Marchandeaup-Van Zeeland, consécutif à la dévaluation belge, a évité que l'importation belge en France ne bénéficiât du change, du moins nos exportations en Belgique s'en sont-elles trouvées considérablement réduites.

Nous renvoyons, en ce qui concerne les prix et les mesures de contingentement, à l'étude générale qui en sera faite à la 3^e partie.

II

Les charbons hollandais en France

§ 1 *Production - Rendements - Prix de revient*

1^o *Productions.* — Ce pays était devenu, pendant et après la guerre, un producteur qui jouait son rôle dans le commerce européen.

Il avait profité de sa neutralité pour doubler son extraction entre 1913 et 1920. Puis, à partir de 1923, la production augmente annuellement de 1 million de tonnes environ, pour atteindre près de 11 millions en 1928 ; elle avait alors sextuplé par rapport à 1913. Pendant la dépression économique, l'extraction se stabilisa. Elle était de 12 millions de tonnes de 1931 à 1935.

En 1938, elle atteignit 13.487.000 tonnes, en diminution de 5,8 % sur celle de 1937 (14.321.000 tonnes).

TABLEAU VII. — Extraction des houillères hollandaises
(en millions de tonnes)

Années	1913	1926	1928	1930	1932	1934	1935	1936	1937	1938
Production	1,9	8,8	10,9	12,2	12,7	12,3	11,8	12,8	14,3	13,8

Par sortes, cette extraction s'est répartie ainsi, pour l'année 1937 (en milliers de tonnes) :

	Tonnage	%
<i>Charbons anthraciteux</i>		
(moins de 10 % de matières volatiles)	1.404	9,81
<i>Charbons maigres</i>		
(10 à 15 % de matières volatiles)	5.331	37,22
<i>Charbons ½ gras</i>		
(15 à 20 % de matières volatiles)	517	3,61
<i>Charbons gras</i>		
(plus de 20 % de matières volatiles)	7.068	49,36

De 1931 à 1937, la production des charbons anthraciteux a diminué de 7 %, celle des charbons demi-gras de 17 %, celle des charbons maigres s'est accrue de 9 %, et celle des charbons gras de 20 %.

Lignite. — Les Pays-Bas produisent un peu de lignite. L'extraction qui était de 210.000 tonnes avait déchu progressivement jusqu'à 86.200 tonnes en 1935. Elle s'est relevée à 143.000 tonnes en 1937.

La production de briquettes de lignite qui était de 218.000 tonnes en 1926 n'était plus que de 31.000 tonnes en 1936, et 49.000 tonnes en 1937.

La production de coke de four et celle d'agglomérés ont varié comme suit (en milliers de tonnes) :

Années	1926	1932	1934	1936	1937	1938
Coke (four et gaz) (1)	1.998	3.219	3.479	3.753	4.064	2.395
Agglomérés	675	1.170	1.087	1.119	1.277	1.262

2° *Rendements et prix de revient.* — Le bassin du Limbourg Hollandais, très moderne, a d'excellents rendements, les meilleurs d'Europe après la Pologne et la Haute-Silésie Allemande.

Années	1913	1930	1935	1937	Fin 1938
Rendements	820	1.246	1.804	1.774	1.611

L'exploitation des mines néerlandaises est restée rémunératrice même pendant la crise, conséquence de la puissance et de la jeunesse de leurs installations.

Années	1929	1930	1935	1936	1937	1938
Prix de revient en florins	7,98	7,96	4,72	4,81	5,78	6,68
Gains nets en florins par tonne	0,32	0,31	0,17	0,27		

§ 2 *Physionomie de l'industrie charbonnière néerlandaise et organisation du marché*

L'industrie charbonnière hollandaise est très concentrée horizontalement. Les 2/3 de la production proviennent de cinq mines appartenant à l'Etat, qui sont exploitées commercialement pour le compte du Trésor, les autres Mines appartenant à quatre entreprises dont l'une fournit la moitié de la production de source privée.

(1) La production des usines à gaz est environ de 700.000 tonnes.

La concentration verticale des charbonnages privés n'a pas fait de grands progrès aux Pays-Bas. Mais sous sa forme gouvernementale, l'intégration verticale de l'industrie charbonnière a atteint une ampleur qu'on ne doit pas sous-estimer.

Une importante partie de la production nationale est vendue par les Mines de l'Etat aux chemins de fer de celui-ci ; un autre contingent sert à la production du courant électrique, qui est vendu aux centrales régionales, aux fins de distributions ; les cokeries des Mines de l'Etat livrent au public, sous haute pression, de grandes quantités de gaz dont elles n'ont pas l'emploi ; en outre, les usines d'ammoniaque synthétique rattachées aux Mines de l'Etat emploient certains charbons à la fabrication d'engrais pour l'agriculture nationale, et pour l'exportation (sulfate d'ammoniaque).

Les Mines d'Etat sont sous le contrôle du Ministre de l'Intérieur. Elles sont dirigées par un service composé de trois directeurs et exploitées d'une manière commerciale, comme une entreprise privée. Les ventes sont faites par un bureau situé à La Haye. En mars 1935, le gouvernement a recommandé la création d'un bureau central, réglant le débit de l'ensemble des houillères, privées et domaniales.

Des mesures de contingentement ont été prises pour défendre la production nationale.

§ 3 *Les exportations hollandaises*

Le tableau ci-après donne les tonnages exportés en milliers de tonnes :

TABLEAU VIII. — Exportations charbonnières néerlandaises

	1929	1935	1936	1937	1938
Houille	3.621	2.947	3.164	3.963	3.418
Coke	1.940	2.088	2.302	2.438	2.169
Agglomérés	105	306	338	427	413
Soutes	1.973	1.645	2.799	2.344	2.240

Le bilan du commerce charbonnier de la Hollande a d'ailleurs parcouru l'évolution suivante (en millions de tonnes) :

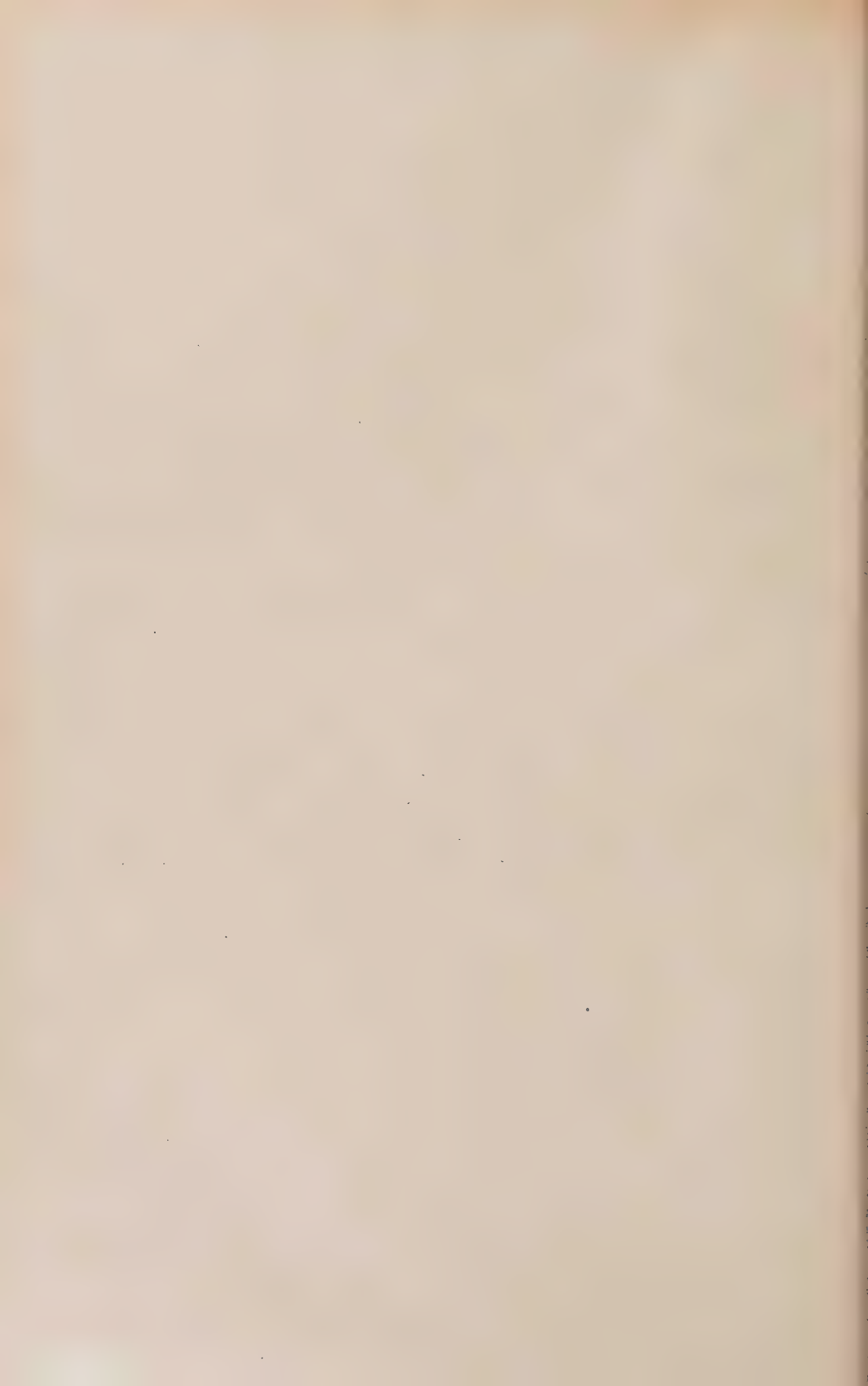
	1913	1928	1931	1937	1938
Importations	14,4	9,5	9,4	9,0	8,4
Exportations	6,4	7,7	9,3	9,8	8,8
Différences	8	1,8	0,1	0,8	0,4

CHAPITRE VI

TABLEAU IX. — Année 1938

Répartition des charbons néerlandais importés en France

BASSINS de PRODUCTION	CHARBONS ne dépassant pas 30 m/m			CHARBONS dépassant 120 m/m			CHARBONS ne rentrant pas dans les catégories ci-contre			COKES, AGGLOMÉRÉS, LIGNITES					Total par bassins
	Anthra- cite maigres demi- gras	Gras	Flam- bants houilles sèches	Anthra- cite maigres demi- gras	Gras	Flam- bants houilles sèches	Anthra- cite maigres demi- gras	Gras	Flam- bants houilles sèches	Coke entier	Coke concassé	Briquettes de houille	Autres agglomérés	Lignite	
HOLLANDE.....	375.136	125.828	28.927	382.358	4.515	1.842	382.358	31.074	4.353	584.820	8.461	64.842	68.293	1.981	1.886.335



L'Allemagne est son principal fournisseur : 6,7 millions sur 9,02 millions importés en 1937.

La Belgique et la France sont ses meilleurs clients, sensiblement à égalité, avec plus de deux millions de tonnes en 1937.

Exportations vers la France. — Ci-dessous les exportations hollandaises en France au cours des dernières années (en milliers de tonnes) :

	1929	1935	1936	1937	1938
Houille	784	951	1.059	1.225	1.063
Coke	1.147	361	495	749	604
Agglomérés	49	72	103	137	116

Les chiffres ci-dessus montrent la pression de plus en plus forte des charbons hollandais sur notre marché.

La Hollande nous fournit surtout des anthraciteux et des cokes.

Le tableau IX donne la répartition de ces importations hollandaises en France par calibrages et par qualités pour 1937 et 1938 (d'après le bureau de documentation minière).

CHAPITRE VII

La Provenance polonaise

I

Production - Rendements - Prix de revient

Les gisements houillers polonais sont situés au Sud-Ouest de la Pologne, à 600 km. de la mer, sur les confins de l'Allemagne et de la Tchécoslovaquie, où l'on retrouve leurs prolongements.

La Pologne reconstituée en 1918 possédait deux bassins : celui de Dombrowa, enlevé à la Russie, et celui de Cracovie, précédemment autrichien. En outre, le partage de la Haute-Silésie qui eut lieu en octobre 1921, après intervention de la Société des Nations, donnait au nouvel Etat Polonais 32 millions de tonnes sur 43 produites par ce bassin, soit environ les 3/4. Au total, la production des Mines devenues polonaises avait atteint 41 millions de tonnes en 1913.

La production baissa peu à peu jusqu'à 29 millions de tonnes en 1925, époque où la Convention Germano-Polonaise de Genève, signée en 1922, et qui assurait à la Pologne un contingent minimum de 6 millions de tonnes à livrer à l'Allemagne, exempt de droit de douane, ne fut pas renouvelée par ce dernier pays. L'Allemagne ne craignait plus une insuffisance de combustibles et favorisait le développement de son bassin de Haute-Silésie.

En 1926, les exportations polonaises sont favorisées par la grève anglaise. L'exportation atteint 35 millions de tonnes. En 1928, l'extraction retrouve son niveau d'avant-guerre. En 1929, le record est atteint avec 46 millions de tonnes. Mais la crise touche durement les Mines polonaises. La production de 1933 est en baisse de 19 millions de tonnes sur 1929. En 1937, elle a repris plus de la moitié du terrain perdu :

Années	1928	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
Tonnage extrait (millions de Tonnes)	40,6	28,8	27,3	29,2	28,7	29,7	36,2	38,1

En 1938, la Pologne avait annexé le bassin tchécoslovaque de Karwina dont la production annuelle était de 7 millions de tonnes environ.

Rendements. — Un gisement excessivement riche, des exploitations très concentrées, mettaient la Pologne et principalement le bassin de Haute-Silésie Polonaise au premier rang des rendements européens.

	En kgs fond et jour				
	1913	1930	1935	1937	Décembre 1938
Haute-Silésie	1.202	1.348	1.995	2.032	2.015
Ensemble	1.143	1.253	1.774	1.819	1.835

Prix de revient. — Un effort de compression des prix de revient, par une déflation intense, a ramené les prix de revient de 19,99 zl en 1929 à 11,67 zl en 1936.

(Prix moyen du charbon sur le carreau de la Mine par tonne métrique.)

D'importants capitaux français avaient été investis dans le bassin de Dombrowa, tandis que les intérêts allemands et anglo-américains dominaient en Silésie. Les trois bassins se différencient par les qualités de leur charbon. Ceux de Dombrowa rappellent les charbons d'Ecosse, flambants secs, convenant très bien aux foyers domestiques. Ceux de Silésie s'apparentent aux charbons du Northumberland et conviennent bien aux usages industriels. Les charbons du bassin de Cracovie sont plus friables et parfois ligniteux.

II

Organisation charbonnière polonaise

§ 1 Historique

Dès 1890-91, les houillères silésiennes avaient dû, pour se défendre contre la concurrence sévère de la Ruhr, conclure entre elles une « convention » par laquelle elles s'engageaient à observer une certaine discipline, d'ailleurs moins étroite que celle imposée deux ans plus tard à ses membres par le Syndicat Rhénan Westphalien. Les deux autres bassins, obligés à leur tour de se défendre contre l'expansion de leur concurrent silésien, créèrent des ententes similaires et par la suite les trois cartels s'entendirent entre eux. La Haute-Silésie

envoyait une grande partie de sa production sur les marchés allemands et autrichiens, tandis que les districts de Dombrowa et de Cracovie se réservaient les marchés russes et autrichiens.

Les modifications territoriales résultant de la guerre de 1914-18 risquaient de compromettre les débouchés des bassins polonais.

Lors du partage de la Haute-Silésie, la S. D. N. fit inscrire dans les accords une clause par laquelle le Reich s'engageait à importer annuellement en franchise 6 millions de tonnes de charbons silésiens. Bien que cette quantité ait été très inférieure à celle consommée avant guerre, l'Allemagne, dès l'expiration en 1925 des accords de Genève, ferma complètement son territoire au charbon polonais.

En outre, les Etats successeurs de la monarchie austro-hongroise élevèrent à leur tour des barrières devant les exportations charbonnières du nouvel Etat, en vue, soit de protéger leur propre production comme en Tchécoslovaquie, soit de réduire le déficit de leur balance commerciale comme dans les Etats balkaniques. Enfin le marché russe disparut, d'abord par suite des troubles de la révolution, puis en raison de l'essor rapide de la production soviétique.

Le marché intérieur polonais lui-même fut durement éprouvé par la crise. Les districts houillers s'organisèrent dès 1925 pour faire face à cette situation, tout d'abord en limitant leur concurrence sur ce qui subsistait des anciens marchés. Ils conclurent à cette date « *la Convention générale houillère polonaise* » qui se substitua aux organisations existant antérieurement par bassins.

Puis ils s'orientèrent résolument vers l'exportation maritime, soutenus par l'Etat qui faisait équiper le port de Gdynia et construire une voie ferrée de 600 km. pour le relier à la mer.

Les charbons polonais prirent rapidement une place importante sur les marchés scandinaves et baltes, puis atteignirent peu à peu le marché occidental, voire même le marché méditerranéen.

Mais en 1931, l'instauration du contingentement en France et en Belgique, la dévaluation du sterling et les mesures de défenses corrélatives du Reich, amenèrent un redoublement de la concurrence et pour la Pologne un resserrement de ses nouveaux débouchés : les Mines polonaises signèrent alors « *une Convention d'exportation* » visant spécialement les débouchés maritimes restés jusqu'ici en dehors de la Convention générale.

La Convention d'exportation fut, au bout de quelque temps, incorporée à la Convention générale.

En 1938 les anciens marchés ne recevaient guère que 15% de l'exportation polonaise, les marchés d'Outre-Mer en ayant dès 1933 absorbé la part la plus importante.

Cette évolution avait été facilitée par la concentration, très poussée en Pologne et particulièrement dans le bassin Silésien, où, en 1933, 19 Sociétés se partageaient une production de 20 millions de tonnes, 94 % de l'extraction provenant de 14 d'entre elles. Les ventes y étaient d'ailleurs aux mains de cinq *koncern* :

Robur	qui contrôlait	7,6	millions de tonnes
Progress	—	4,4	—
Fulmen	—	1,8	—
Pless	—	1,4	—
Giesche	—	1,2	—

En outre, les Mines fiscales totalisaient 3 millions de tonnes.

Dans le bassin de Dombrowa, qui extrayait environ 7 millions de tonnes, il existait 32 Sociétés dont six de plus de 500.000 tonnes, Sosnowice dépassant 1 million. Chaque Société avait d'ailleurs conservé l'autonomie commerciale. Les Mines du bassin de Cracovie ne produisaient que 1.800.000 tonnes pour 8 Sociétés. La production de ce bassin était réservée au marché intérieur.

§ 2 *La Convention houillère polonaise*

Conclue comme nous l'avons vu en 1925, cette entente a été modifiée plusieurs fois. Il y eut dénonciation par deux groupes participants, représentant 15 % de la production nationale au début d'octobre 1936, alors qu'elle venait à expiration le 31 mars 1937. Elle fut renouvelée sur l'intervention du gouvernement. Mais au lieu d'avoir comme précédemment pour objet de supprimer la concurrence entre entreprises minières, elle tendit aussi à régler la distribution d'après les intérêts généraux de l'économie polonaise et, plus spécialement, en ce qui concerne l'exportation, d'après les besoins en devises. Une commission spéciale attachée à la convention devait, avant le 1^{er} avril 1938, avoir mis sur pied un régime de licences.

Les organes de la Convention étaient :

1° *L'Assemblée générale*. L'unanimité était requise pour les résolutions concernant les exceptions aux barèmes de prix.

2° *Le Comité exécutif*, élu pour un an, dont nous verrons plus loin les fonctions.

3° *L'Administrateur délégué*, nommé à l'unanimité, qui pouvait être révoqué à la majorité simple.

Le Comité exécutif avait pour mission la réalisation des buts de la Convention, à savoir :

1° *Dresser une liste officielle des sortes de charbons*. Le nombre des variétés de houille avait été fixé à dix ; il était interdit d'en mettre d'autres sur le marché et de vendre une sorte sous une appellation autre que son nom officiel.

2° *Limiter la production*. La « Convention » fixait pour chaque Mine une quote de production pour une période déterminée, et il était interdit de la dépasser.

3° *Régler les ventes*. Chaque Mine réglait comme elle l'entendait ses fournitures aux usines auxquelles elle s'était associée. Pour le surplus, elle recevait des quotes de ventes qui pouvaient être de trois sortes :

- l'une pour le marché intérieur,
- l'autre pour les anciens débouchés extérieurs,
- la troisième pour l'exportation maritime.

Celle-ci était de date relativement récente. Elle avait pris rapidement une importance primordiale. Elle avait conduit en 1931 à la conclusion de la Convention d'exportation, incorporée par la suite dans la Convention proprement dite. Cette Convention avait institué une caisse de compensation alimentée par des prélèvements sur le produit des ventes intéressant le marché intérieur et certains marchés voisins. Le soutien des exportations pouvait aller ainsi jusqu'à 5 zlotys par tonne. Ce prélèvement avait été supprimé au début de 1933 (voir facteurs de la concurrence et dumpings), mais la pratique en avait été reprise en 1938.

4° *Fixer les prix minima pratiqués sur le marché intérieur*.

Il importe de souligner que, dans les limites de qualités, de contingents et de prix qui viennent d'être indiqués, chaque Société ou Konzern, organisait sa vente à son gré. De ce point de vue la convention polonaise différait essentiellement du Kohlensyndikat, qui joue le rôle d'organe centralisateur des ventes.

Au surplus, la discipline corporative, imposée en principe aux Mines par la Convention paraît n'avoir pas été toujours respectée.

En pratique, les infractions étaient fréquentes, les pénalités rarement réglées, aussi les mécontents étaient-ils nombreux. « Les directions des Mines polonaises ne paraissent pas encore psychologiquement mûres pour mener des actions communes. Aussi l'Etat a-t-il dû intervenir à de nombreuses reprises pour mettre les producteurs à même de lutter avec succès sur les marchés européens du charbon ».

Ses interventions ont eu pour objet :

- a) de contrôler la production et de la contraindre à s'organiser,
- b) de favoriser les exportations, tantôt par la création d'un fonds d'exportation, tantôt par la réduction des tarifs de transports,
- c) d'obliger les Mines à réduire leurs prix de vente.

Enfin, dans le domaine extérieur, le gouvernement polonais s'est efforcé de conclure des accords commerciaux sur lesquels nous aurons l'occasion de revenir : accords anglo-polonais de 1934-1937, accords polono-suédois et polono-finlandais, accords de troc avec l'Italie fin 1933, accords franco-polonais pour un contingent supplémentaire de 2.000 tonnes, accord austro-polonais de 1934.

III

Exportations polonaises

§ 1 Statistiques

Les deux tableaux ci-après donnent le premier les exportations polonaises en 1913 et de 1929 à 1938, le second la répartition par principaux clients de ces exportations en 1929 et au cours des dernières années.

TABLEAU I. — Exportations et Importations charbonnières polonaises

(tous combustibles réduits en houille, en millions de tonnes)

	1913	1929	1931	1934	1935	1936	1937	1938
Exportations	12,8	14,3	14,2	10,7	9,3	8,8	11,3	10,2
Importations	0,3		0,2	0,2	0,2	0,2		
Excédent des exportations	12,5		14	10,2	9,1	8,6		

TABLEAU II. — Répartitions des exportations
(tous combustibles réduits en houille en milliers de tonnes)

	1929	1935	1936	1937	1938
Europe Centrale	5.068	1.163	835	857	1.064
dont Autriche	3.196	950	791	779	708
Pays Scandinaves	6.211	3.549	3.261	3.593	3.340
Europe de l'Ouest	1.011	1.637	2.080	2.824	2.515
dont France	763	1.441	1.269	1.528	1.668
Pays d'outre-mer	95	312	435	619	
Dantzig	413	219	294	324	
Soutes	720	587	678	1.194	

La politique d'exportation dont le consommateur intérieur faisait en partie les frais avait donné en 1937 et 1938 de bons résultats, et cela malgré la concurrence allemande qui, en 1936 et 1937, s'était fait sentir principalement en Europe Centrale.

L'exportation revêtait pour la Pologne une importance exceptionnelle. La balance des comptes pour les intérêts des emprunts extérieurs ne pouvait être équilibrée que par les exportations de grains, de bois et, pour une part très importante, de charbons.

§ 2 *Les Exportations polonaises en France* *et le mode d'achat des charbons polonais*

D'après le Comité de l'importation charbonnière, le premier cargo de charbon polonais arriva à Rouen en 1925. Le produit était de bonne qualité mais mal présenté. La clientèle bouda. Quelques mines du bassin de Dombrowa persévérèrent dans leurs efforts. Les importateurs les imitèrent et parvinrent à mettre sur le marché un charbon répondant au goût du consommateur français. Dès lors, les importations augmentèrent rapidement, si bien que dès 1931 les flambants polonais avaient pratiquement évincé les charbons d'Ecosse.

Le tableau suivant donne la progression des exportations polonaises à destination de la France de 1928 à 1938 (chiffres des douanes polonaises en milliers de tonnes métriques) :

1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
396	763	922	1.142	923	913	960	1.080	1.221	1.586	1.617

Lors de l'application du contingentement en 1931, la France accorda à la Pologne le régime des certificats d'origine, sous réserve

d'un accord à intervenir entre les mines polonaises et les maisons d'importations françaises.

Du côté polonais, la gestion du contingent fut confiée à la « Convention » qui répartit les certificats d'origine entre les Mines, au prorata de leurs exportations vers la France. Dombrowa reçut 62,5 % du tonnage français contre 37,5 % à la Haute-Silésie. Ce dernier bassin obtint d'ailleurs du gouvernement polonais, en 1933, que sa part soit portée à 45,7 % au détriment de Dombrowa.

En France, pour satisfaire à la condition ci-dessus, il se créa, avec l'appui de la Direction des Mines, un organisme de répartition des tonnages et de fixation des prix, nommé Association des Importateurs de charbon polonais en France, en abrégé : « Assimpol ». Cet accord, qui fut renouvelé à plusieurs reprises, fixait les droits et les devoirs réciproques des Mines polonaises et des importateurs français. Dans son dernier article, il prévoyait toutefois « que si de graves événements économiques, politiques ou autres, un changement profond dans la manière de préparer ou d'utiliser les charbons, ou tous autres événements de même importance, indépendants de la volonté des parties contractantes, venaient à modifier fondamentalement les bases du présent accord, celles-ci seraient revues d'un commun accord pour les mettre en harmonie avec les bases nouvelles. »

Mode d'achat des charbons polonais. — Nous distinguerons les charbons contingentés et les charbons hors contingents.

Le mode d'achat des charbons contingentés était déterminé par le contrat du 16 mai 1935. Le tonnage contingenté était divisé en deux parties. La plus importante, qui représentait 80 % de l'ensemble, était vendue selon les conditions établies par l'Assimpol. Les 20 % restant pouvaient être vendus directement par les Mines polonaises à des acheteurs quelconques. Toutefois, à parité des offres, la préférence devait être donnée aux membres de l'Assimpol. En fait, tout le tonnage contingenté était acheté par l'Assimpol.

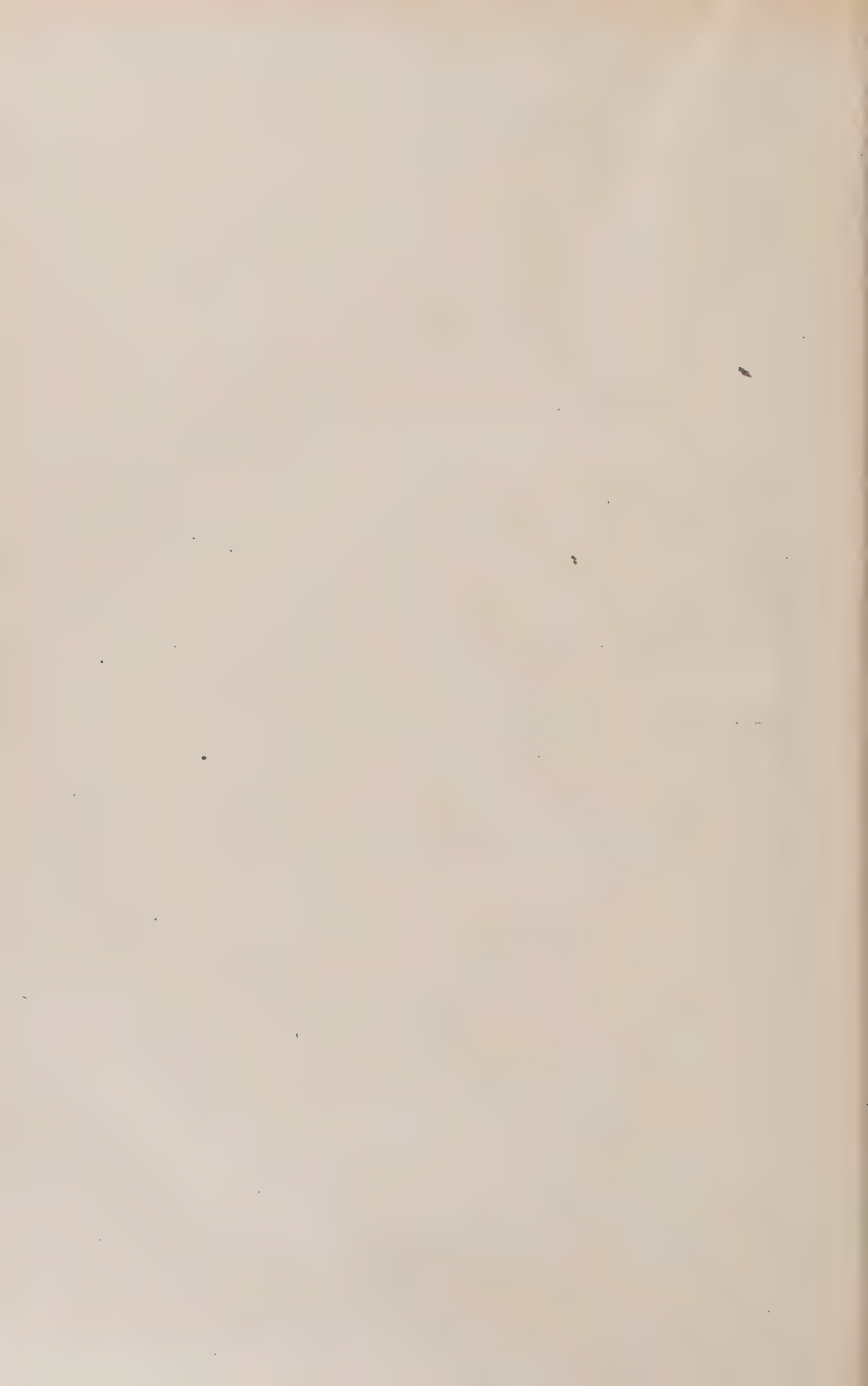
Cette Association assurait à la fois, la répartition des tonnages entre ses membres, et la fixation des prix. Ceux-ci étaient déterminés pour les 40/90, par analogie avec les prix anglais des Trebble Nuts du Fife Shire. Les autres calibres étaient cotés avec des écarts fixes par rapport au prix des 40/90.

CHAPITRE VII

TABLEAU III. — Année 1938

Répartition des charbons polonais importés en France

BASSINS de PRODUCTION	CHARBONS ne dépassant pas 30 m/m			CHARBONS dépassant 120 m/m			CHARBONS ne rentrant pas dans les catégories ci-contre			COKE, AGGLOMÉRÉS, LIGNITES					Total par bassins
	Anthra- cite maigres demi- gras	Gras	Flam- bants houilles sèches	Anthra- cite maigres demi- gras	Gras	Flam- bants houilles sèches	Anthra- cite maigres demi- gras	Gras	Flam- bants houilles sèches	Coke entier	Coke concassé	Briquettes de houille	Autres agglomérés	Lignite	
POLOGNE.....	63.875	92.485	134.001	4.104	59.848	116.195	33.650	31.166	1.031.643	250	2.720		260		1.570.197



Les tonnages étaient répartis par un accord des associés (1), en fonction de leurs importations pendant une période de référence.

Dans ces limites de tonnage et de prix, les marchés étaient conclus individuellement entre chacune des Mines et les négociants intéressés. Les achats étaient traités soit f. o. b. Dantzig ou Gdynia, soit franco wagon Dantzig ou Gdynia, par les Sociétés installées dans ces ports et capables d'effectuer le transbordement par leurs propres moyens.

Les charbons hors contingent échappaient à la Convention de l'Assimpol. Ils représentaient un tonnage important comprenant les soutes, les charbons importés sur licences personnelles attribuées par les Chambres de Commerces maritimes, les charbons importés par les industries métallurgiques consommatrices, enfin les tonnages provenant de virement de licences (après abattement de 20 %).

Les tonnages hors contingent étaient limités d'ailleurs par le contingent général d'exportation maritime alloué à la Pologne en vertu de l'accord anglo-polonais.

En fait, les prix de ces charbons étaient en relation très étroite avec ceux vendus par l'Assimpol « parfois inférieur de quelques francs pour tenir compte de l'abattement de 20 %, parfois légèrement supérieur pour tenir compte de la saison ou du manque de charbon exportable par suite de l'accord anglo-polonais de 1934.

(1) Les membres de l'Assimpol furent désignés par les Mines parmi leurs représentants en France ou leurs clients directs auxquels elles avaient ordinairement accordés des exclusivités totales ou partielles.

CHAPITRE VIII

Les Provenances secondaires

Les importations provenant des 5 pays précédemment étudiés, constituaient en 1938, 96 % de nos achats de charbon à l'extérieur. Nous dirons cependant quelques mots des provenances secondaires, qui, malgré leur faible volume, avaient acquis une certaine renommée sur le marché français, en raison de la qualité des produits présentés.

Le tableau I donne (en milliers de tonnes) les tonnages reçus de 1928 à 1938 :

TABLEAU I. — Les importations secondaires en France
(en milliers de tonnes)

	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
<i>Houille :</i>											
Russie	36	73	142	80	95	68	128	170	146	153	93
Etats-Unis	13	14	27	48	4						10
Turquie						1			31	82	128
Indo-Chine			17	52	110	148	198	254	251	289	204
Maroc								8	13	52	52
<i>Coke :</i>											
Tchécoslovaquie										87	55

I

Les charbons russes en France

« Ayant repris en 1928, les importations de charbons russes semblent se stabiliser en 1932 autour de 100.000 tonnes, dit M. Laffitte-Laplace dans l'Economie Charbonnière de la France. Grâce aux merveilles du plan quinquennal, elles nous font participer à la prospérité soviétique avec des prix délibérément inférieurs à ceux de la concurrence anglaise. »

Il est bon de jeter un coup d'œil rapide sur les possibilités de ce producteur, toutefois lointain, mais dont les réserves d'antracite sont estimées à 44 % des réserves mondiales, soit 17 fois plus que celles des Etats-Unis et 30 fois plus que celles de la Grande-Bretagne. Pratiquement, le sous-sol contiendrait des réserves charbonnières presque partout, du Pacifique à l'Oural, dans le Caucase, en Ukraine, dans l'Asie centrale et dans le Nord. Au total ces réserves représenteraient 20 % des réserves mondiales. Le seul bassin de Kousnetz renfermerait 450 milliards de tonnes. La production a varié comme l'indique le tableau suivant :

TABEAU II. — Production de l'U. R. S. S.
(en milliers de tonnes métriques)

	1913	1928	1929	1930	1934	1935	1936	1937	1938
U. R. S. S. : Production									
frontières anciennes	36								
— actuelles	29,5	36,3	41,8	48,4	93,9	109,5	127,5	122,4	127

L'exportation charbonnière est encore peu développée, 2 millions de tonnes au total en 1934, 2,2 millions en 1935, 1,9 en 1936. Cette exportation constituée par des anthracites de toute première qualité, comme seules en possèdent la Grande-Bretagne et l'Indo-Chine, peut atteindre des marchés lointains. La levée de l'embargo établi par le Canada en 1936, et l'accord intervenu entre les deux pays, assurèrent au bassin du Donetz un placement régulier de 250.000 tonnes. En outre, le charbon russe trouva des débouchés aux Etats-Unis, en France, en Italie, en Grèce et en Suède.

Le centre principal de l'exportation soviétique est le port de Marioupol dont l'aménagement a été réalisé ces dernières années en vue de ce trafic.

En 1938, la production par bassin a été la suivante (en millions de tonnes) :

Donetz	Kousnetz	Moscou	Karaganda	Oural . .	Sibérie Orientale
78,3	16,8	7,4	4,15	8,06	3,64

Les presses techniques anglaises et allemandes ont signalé la baisse de rendement et de production du Donetz, ainsi que l'écart entre les résultats escomptés par le plan quinquennal et les résultats réellement obtenus. L'U. R. S. S. pourra-t-elle continuer son expansion et prendre vraiment place parmi les grandes puissances charbonnières ?

Le plan quinquennal prévoyait pour 1939 une production de 148 millions de tonnes. En 1942, l'U. R. S. S. doit mettre en exploitation 573 Mines nouvelles d'une capacité de production de 166,5 millions de tonnes, dont 157 d'une capacité de 58 millions de tonnes situées dans le Donetz.

« La tâche de l'industrie charbonnière soviétique, a déclaré un dirigeant de l'U. R. S. S., M. Kaganovitch, doit être d'abord de porter la production à un niveau tel qu'elle puisse répondre à tous les besoins nationaux, ensuite de développer l'exploitation partout où il y a des gisements. »

L'avenir dira dans quel délai la réalisation de ce programme, non dénué d'ambition, pourra commencer à influencer sur les grands courants du commerce charbonnier dont dépendent les importations françaises.

II

Les charbons américains

Les charbons américains n'apparaissent sur notre marché que lorsqu'ils sont attirés par des prix rémunérateurs, lorsque des défaillances chez nos fournisseurs européens produisent une disette de combustibles.

Ce fut le cas après la guerre, à la suite des limitations d'exportations prononcées par la Grande-Bretagne. En 1920, les importations américaines atteignirent 2.690.000 tonnes. En 1921, elles se maintinrent à 920.000 tonnes, mais disparurent en 1922 pour se retrouver à 661.000 tonnes en 1923, lors de l'occupation de la Ruhr. Du fait de la grève anglaise, nous reçûmes 259.000 tonnes en 1926 et 488.000 tonnes en 1927.

Depuis cette époque, les charbons américains ne parviennent plus sur nos côtes que par cargaisons isolées.

En 1938 cependant, à la suite de l'aggravation de la tension internationale, des importateurs français furent invités par le gouvernement à reprendre le contact et à rechercher à nouveau des sources d'approvisionnement outre-Atlantique. Les charbons américains réapparaissent dans nos statistiques.

III

Les charbons turcs en France

Nous avons importé des charbons turcs depuis 1936. Cette fourniture, d'un caractère temporaire, atteint 128.000 tonnes en 1938, à la faveur d'un accord commercial spécial qui a pour objet de permettre à la Turquie de s'acquitter partiellement, en nature, du paiement des coupons de la Dette ottomane et du transfert des avoirs français dans les Mines d'Héraclée, désormais nationalisées. Une partie de ces paiements a été obtenue d'ailleurs par l'importation de 200.000 tonnes de charbon en provenance d'Allemagne où la Turquie avait des crédits gelés.

La production turque, depuis 1928, a atteint les valeurs suivantes (en milliers de tonnes) :

	1921	1930	1932	1934	1935	1936	1937	1938
Houille	1.251	1.595	1.594	2.288	2.340	2.299	2.317	2.589
Coke	22,6	29,7	31,8	36,3	42,4	90,9	92,8	

En 1937, le gouvernement turc a élaboré un plan triennal de développement des ressources minières du pays. Le principal bassin charbonnier s'étend à proximité de la Mer Noire, sur une longueur de 150 km. environ. Il est desservi par le port de Zonguldak. Ses réserves sont évaluées à 1,5 milliards de tonne. Il fournit des charbons vapeurs et des charbons à coke. Le rendement est faible.

La mise en vigueur du plan triennal doit permettre de porter cette production à 3 millions de tonnes. A partir de 1940, en outre, il est prévu qu'elle devra augmenter de 300.000 tonnes par an pour atteindre 5 millions de tonnes.

L'exportation est surtout maritime. Elle a été ces années dernières, surtout dirigée vers l'Italie, la Grèce, la Roumanie. Elle est favorisée par l'écart de prix entre le marché intérieur et extérieur (comme le montrent les valeurs suivantes en piastres, par tonnes) :

	Criblé 18/50 ^{m/m}	10/18	0/10	T.-venant I.	T.-venant II.
Prix intérieur	880	818	818	690	460
Prix f. o. b. pour l'exportation	654	608	608	513	461

IV

Les importations charbonnières en provenance de l'Empire

Si l'on excepte l'Indo-Chine, notre Empire Colonial est, dans l'état actuel de nos connaissances, assez pauvre en houille. Toutefois, il faut reconnaître que la prospection peut nous révéler des ressources insoupçonnées jusqu'ici.

Seuls les gisements tonkinois, exploités depuis des années déjà, et les gisements marocains, plus récemment découverts, sont connus du grand public. Il faut convenir que si notre Afrique du Nord paraît avoir été sérieusement explorée, il est de vastes territoires qui peuvent se révéler un jour productifs.

§ 1 *La houille en Afrique du Nord*

L'Algérie et la Tunisie n'ont pas donné lieu jusqu'ici à des exploitations houillères. Il est vrai que les territoires du Sud sont restés longtemps fort mal connus. L'opinion de E. Haug, sur les matériaux rapportés par la mission saharienne de 1905, a longtemps arrêté toute tentative de recherche au Sahara. « Tant que l'on envisageait les calcaires carbonifères de l'Erg Issaouan comme du carbonifère inférieur, on pouvait conserver l'espoir de rencontrer au-dessus d'eux des terrains houillers, mais à présent que l'âge moscovien et uralien de ces calcaires est établi, il n'est plus permis de garder des illusions à cet égard. »

Néanmoins, on a mis depuis en évidence à Kenadza, dans le Sud oranais, à la lisière nord du Sahara, la présence de terrains westphaliens à végétaux, où quelques années après un petit gisement a été découvert et a fait l'objet de recherches (1).

Le docteur Nicolas Menchikoff a établi la présence d'autres niveaux productifs d'âge westphalien, dans la région des oueds

(1) En mai 1917, des légionnaires du 2^e Etranger découvraient à Kenadza, à 25 km. de Colomb-Bechar, un gisement de houille. Les chemins de fer Algériens obtinrent, en 1922, la concession du gisement. La ligne à voie étroite de Perregaux à Colomb-Bechar, avec ses courbes à rayon très court et ses rampes très dures, ne permettait pas la mise en valeur du bassin. Il y a une douzaine d'années, la construction d'une ligne à voie normale fut décidée. Quand l'Armistice fut signé, le tronçon Oudja-Bou Arfa était en exploitation. On espère que le rail atteindra Colomb-Bechar en juin 1941. Le Bassin de Kenadza peut être un utile appoint pour notre Afrique du Nord. L'existence du houiller aurait été reconnu sur 60 km. Les travaux préparatoires paraissent poussés aussi activement que le permet la pénurie actuelle de matériaux.

Guir et Zoufsana. A la fin d'une étude parue en 1932, il conclut en ces termes :

« Il est vrai que la géologie du Sahara est encore très mal connue dans le détail, mais on y entrevoit déjà l'existence de plusieurs grands bassins carbonifères. Le faciès des couches dinantiennes et namuriennes qu'on y trouve, présente de très grandes analogies avec ceux du bassin franco-belge et des gisements de l'Angleterre : on y rencontre les mêmes fossiles aux mêmes niveaux stratigraphiques, dans des couches de nature semblable ; le remarquable parallélisme des couches inférieures du carbonifère du Sahara avec celles du Nord-Ouest de l'Europe, autorise l'espoir de retrouver les mêmes analogies dans les niveaux plus élevés. On a d'ailleurs signalé en plusieurs points, dans des parties synclinales, des dépôts houillers à végétaux et à traces de charbon. Dans l'un de ces bassins carbonifères, celui des oueds Guir et Zoufsana, on y a déjà reconnu et mis en exploitation des couches productives.

« Récemment la houille a été découverte au Maroc oriental, où le carbonifère paraît être en tous points semblables à celui du Sahara.

« Dès lors, il serait vraiment étonnant que sur toute l'immense étendue du Sahara, tout au moins dans certains de ses bassins, on ne trouve pas de houille (1). »

Le bassin marocain de Djerada. — Les réserves prouvées de ce gisement sont de l'ordre de 30 millions de tonnes. Elles sont exploitées par la Société Chérifienne des charbonnages de Djerada (2).

(1) R. I. M. Mémoire 1932.

(2) La Société Chérifienne des Charbonnages de Djérada dispose d'un important gisement de charbon situé au Maroc Oriental, à 45 km. au sud d'Oudjda et s'étendant sur plus de 80.000 hectares.

Le siège d'extraction comporte un puits de 160 mètres de profondeur, muni d'un équipement des plus modernes et capable d'extraire 1.000 tonnes de charbon par jour.

Il a recoupé un faisceau de couches de charbon, anthracite dur, à faible teneur en cendres, pouvant se placer aux côtés des meilleures sortes.

Un chemin de fer aérien, long de 22 km. relie le siège d'extraction à la gare d'Ain-Guenfouda où est érigée une installation centrale de triage-lavoir et d'usine à briquettes et à boulets.

Ain-Guenfouda est relié par voie normale aux diverses localités de l'Afrique du Nord et au port de Nemours qui vient d'être doté d'installations de manutentions rapides (*Le Nord Charbonnier*. Avril 1938).

L'intérêt actuel des gisements de Djeradu et Kenadza n'est plus à souligner (mars 1941).

L'extraction a pu être intensifiée à partir de 1936 ; le 9 mars de cette année-là, le chemin de fer d'Oudjda à Nemours, dont la construction avait été décidée en 1931, était ouvert au trafic des charbons. Le même jour, le premier train de 250 tonnes de charbon arrivait à Nemours et son contenu était transbordé en cargo.

L'extraction a dépassé 100.000 tonnes, on pense qu'elle pourra atteindre près de 300.000 tonnes. Une partie est utilisée dans les centrales thermiques marocaines. L'exportation vers la France a eu lieu en franchise depuis août 1938. Elle était en 1937 et 1938 de l'ordre de 50.000 tonnes. Les calibrés conviennent bien à l'alimentation des installations de chauffage central. Les grains sont particulièrement appropriés à l'emploi dans les gazogènes et les foyers automatiques, les fines sont susceptibles d'être agglomérées ou utilisées par l'industrie des chaux et ciments.

« En ce qui concerne l'exportation, écrivait M. Bondel en 1938, l'obligation d'utiliser l'armement français, fort onéreux, constitue une charge assez lourde.

« Ce n'est que par une réduction des frais de transport maritime que le Maroc pourra fournir à la France des quantités importantes d'antracite et concurrencer effectivement certains charbons étrangers, qui n'ont à supporter que des charges de fret très minimes. »

§ 2 La houille indochinoise

La France possède en Indo-Chine des réserves de charbon pratiquement inépuisables. La qualité de ces produits lui permet de rivaliser avec les meilleurs anthracites anglais. Témoin les analyses ci-après :

Anthracite de Dong-Trieu :

Humidité et eau de Const ^{on}	Matières volatiles	Cendres	Carbone fixe
3 à 4 %	3 à 5 %	3 à 4 %	87 à 90 %
Pouvoir calorique : 8.000 à 8.200 calories.			
Point de fusion des cendres : 1.300°.			

Anthracite de Hongay :

Humidité	Cendres	Matières volatiles	Carbone fixe
1,8 à 2 %	2 à 4 %	8 à 9 %	85 à 88 %

Production. — La production s'est élevée en 1937 à 2.308.000 tonnes, soit 120.000 tonnes de plus qu'en 1936 et 534.000 de plus qu'en 1935. 98 % du tonnage est constitué par des charbons

anthraciteux. Le tableau III montre l'évolution de cette production, et le tableau IV la répartition par calibre et par compagnies (en milliers de tonnes) :

TABLEAU III. — Production des houillères indochinoises

	1929	1931	1933	1935	1936	1937
Anthracites	1.913	1.673	1.542	1.740	2.150	2.265
Autres charbons	69	53	49	34	36	43
Total	1.982	1.726	1.591	1.774	2.186	2.308

TABLEAU IV. — Répartition de la production

	1936			1937		
	Classés	Menus et T. Venant	Total	Classés	Menus et T. Venant	Total
<i>Compagnies</i>						
Charbonn ^{es} du Tonkin	514	951	1.465	557	1.080	1.637
Charbonn ^{es} de Dong-Trieu	378	159	538	308	175	483
Société Pannier						
(Mine Cha-Cha)	5	12	17	9	21	31
Along et Dong-Dang	8	41	49	5	36	41
Autres Mines	5	74	80	2	68	70
Totaux	912	1.238	2.150	883	1.381	2.264
<i>Charbons gras</i>						
Tuyen-Quang et Phan-Mê	5	30	35	15	27	43
Ensemble tous charbons	917	1.268	2.186	899	1.408	2.308

La valeur de cette production a représenté en 1937 : 12.105.000 piastres, soit 62,8 % de toute la production minière indochinoise.

La production de coke n'est que de 128 tonnes. La cokerie de Hongay, qui avait produit 5.200 tonnes en 1930, a été arrêtée en 1932. Elle aurait recommencé à fonctionner en 1938.

La production d'agglomérés figure dans les statistiques houillères de 1937 pour 132 tonnes.

Rendements. — Le rendement s'est établi à 303 kg. par ouvrier du fond et 186 kg. par ouvrier fond et jour, contre 329 et 196 kg. respectivement en 1936 (232 kg. et 178 en 1930). Le bas niveau de ce rendement tient principalement au fait que la qualité de la main-d'œuvre n'a pas encore permis la concentration dans de

longues tailles. « L'ouvrier, dit un rapport de l'Administration des Mines (1), s'est plié à certaines exigences, mais il comprend mal la nécessité d'un travail soutenu, durant peu d'heures, et conserve son goût pour la fantaisie des horaires et des tâches.

Consommation. — La consommation de houille, coke et agglomérés (sans conversion), s'est élevée en 1937 à 690.000 tonnes.

Le marché intérieur absorbe surtout les produits de deuxième qualité. Sa régularité présente un avantage sérieux, et il demeure un débouché intéressant pour les exploitations de moindre importance, en particulier pour les mines de charbon gras.

Commerce extérieur. — Les exportations de houille de l'Indochine sont minimales : 13.400 tonnes en 1937. Ses exportations d'anthracite qui s'étaient élevées en 1936 à 1.718.000 tonnes, sont revenues à 1.532.000 tonnes.

Le tableau V indique comment elles se sont réparties au cours des dernières années par pays destinataires :

TABLEAU V. — Exportations houillères indochinoises
(en milliers de tonnes métriques)

	1930	1934	1936	1937
<i>Pays destinataires :</i>				
Chine		274	297	257
Hongkong	797	95	88	112
Japon	406	547	913	808
France	35	196	285	249
Amérique du Nord			87	8
Philippines			9	16
Siam			8	14
Total (y compris pays divers)	1.287	1.171	1.718	1.532

Sur les 1.532.000 exportées, 1.038.000 l'ont été par les charbonnages du Tonkin, 418.000 par ceux de Dong-Trieu.

Le Japon demeure de loin le principal client de l'anthracite indochinois, qu'il utilise d'ailleurs pour sa seule consommation industrielle, le chauffage domestique n'utilisant que des combustibles bon marché.

(1) 1937.

Vers la France, les exportations ont diminué de 30,6 %. Elles ont été au cours des années :

(milliers de tonnes)									
1928	1929	1930	1931	1932	1934	1935	1936	1937	1938
0	0	17	52	110	198	254	251	289	204

Les frets extrêmement élevés et leur rareté, conséquence de la reprise mondiale, risquent de compromettre le débouché français. « Liés par des contrats, écrit le rapport déjà cité de l'Administration des Mines, les deux grands charbonnages locaux ont presque maintenu leurs expéditions en partageant pertes ou manque à gagner avec leurs représentants métropolitains. Si la baisse des frets ne permet pas de retrouver dans les expéditions vers la France un bénéfice sérieux, ce débouché cessera d'intéresser nos anthracites. »

La hausse considérable de 1937 ressort des chiffres suivants (en piastres, taux moyens de l'année) :

Années	1933	1934	1935	1936	1937
Frets	9,03	8,46	7,40	9,43	23,03

« Depuis dix ans, conclut le rapport, la Mine indochinoise du triple point de vue technologique, social et financier, évolue vers une atténuation de ses critères spécifiquement coloniaux. Le dernier élément colonial disparaîtra lorsque l'industrie minière indochinoise, au lieu de livrer uniquement au marché mondial des matières premières, livrera aussi à des industries de transformation locale, les matières nécessaires aux besoins locaux. »

§ 3 *La houille à Madagascar*

Bien qu'elles ne semblent pas devoir intéresser le marché de la métropole, nous dirons quelques mots des richesses houillères de notre grande colonie de l'Océan Indien.

La houille malgache fut découverte en 1908, dans la vallée de l'Inapera ; depuis, des prospections méthodiques ont amené la découverte d'un bassin beaucoup plus important, celui de Sakamena Sakoa. M. Savornin estime les réserves prouvées à 360 millions de tonnes, les réserves probables à 1,5 milliard de tonnes. M. Blondel donne des chiffres un peu plus modestes. 30 millions reconnus, 300 millions prouvés.

Le gisement malgache est d'âge permien inférieur, les charbons répondent aux caractéristiques suivantes :

Cendres: 10 %; matières volatiles: 27 %; soufre: 0,5 % après un simple triage à la main.

Ce sont des charbons à vapeur de bonne qualité courante. Leur pouvoir calorifique, d'après M. Blondel, serait de l'ordre de 7.000 calories, d'après M. Savornin 7.500. Ils sont en tous cas très comparables aux charbons du Natal, les meilleurs de l'Afrique du Sud.

Le prix de revient devrait être inférieur à celui des charbons du Natal, pour trois raisons :

L'exploitation serait plus facile en raison de la plus grande régularité du gisement.

La main-d'œuvre serait moins chère.

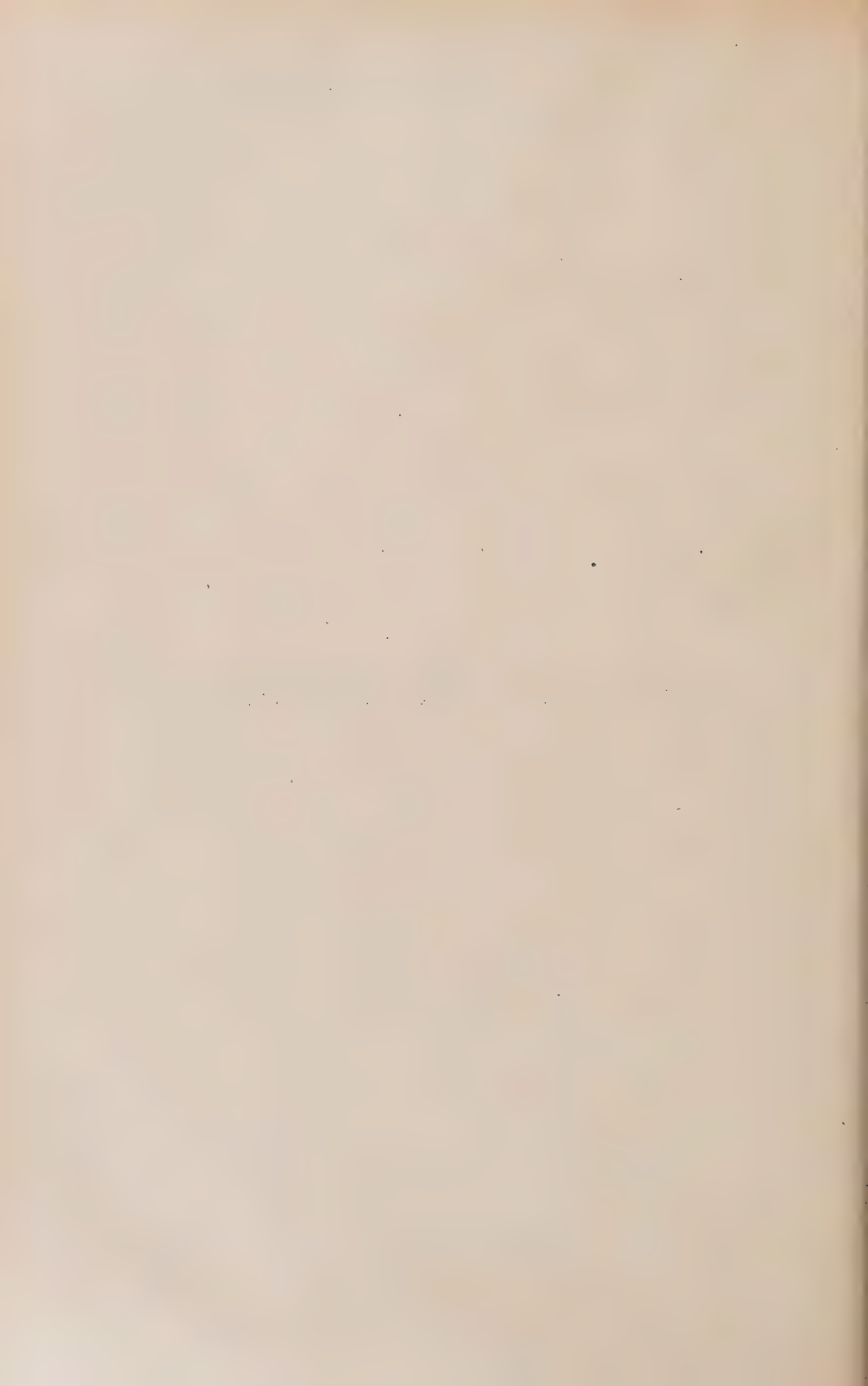
Le transport au port d'exportation serait moins long : 180 km. contre 400.

Des estimations datant de 1932-33 avaient montré à cette époque que le marché intérieur de Madagascar pourrait absorber annuellement environ 150.000 tonnes et que le complément à 500.000 tonnes se placerait aisément sur le marché de l'Océan Indien, principalement sur le marché des charbons de soutes.

« Il n'est pas interdit de penser qu'une entente pourrait s'établir entre les anthracites si abondants en Indochine, mais où l'on ne trouve que très peu de charbons gras, et ces charbons à vapeur de Madagascar. Aux deux pôles de l'Océan Indien, nos colonies peuvent ainsi fournir les deux qualités principales de charbons et envisager peut-être d'heureuses combinaisons de fret.

TROISIÈME PARTIE

La Réalisation des Importations



CHAPITRE IX

Les Importateurs

I

Caractères et fonctions des importations charbonnières françaises

La période de 1914-18 exceptée, l'importation charbonnière ne connut, du fait du gouvernement français, aucune restriction jusqu'au 10 juillet 1931. Le droit de douane traditionnel de 2 fr. par tonne et la taxe de statistique (0,90 par tonne) étaient les seules marques de l'intervention administrative concernant nos achats de combustibles minéraux solides à l'extérieur.

L'importation charbonnière était pratiquée, avant 1939, soit par des entreprises commerciales en vue de la revente, soit directement par la grosse industrie consommatrice. La distinction entre importateurs revendeurs et importateurs consommateurs était de règle. Parmi ceux-ci se trouvaient principalement les chemins de fer, les entreprises électriques et gazières, et la métallurgie. Parmi ceux-là soit des maisons spécialisées lorsqu'il s'agissait d'importation maritime, soit des maisons de gros ordinaires lorsqu'il s'agissait d'importation par voie terrestre (voie ferrée ou voie fluviale).

A partir de 1931 intervint le contingentement. Sous l'influence de la crise mondiale, devant la pression des exportateurs étrangers pour lesquels le débouché français représentait un intérêt capital en raison de sa capacité d'absorption — 1/5 du tonnage exporté

dans le monde — le gouvernement fut appelé à prendre les mesures restrictives nécessitées par la situation du marché français, soumettant par le décret du 10 juillet 1931 l'importation charbonnière à la délivrance d'autorisations préalables du Ministre du budget, après avis du Ministre des Travaux Publics (direction des Mines).

Le volume de ces autorisations était déterminé, pour chaque provenance, proportionnellement aux tonnages livrés pendant la période de référence : on obtenait ainsi les contingents. Les contingents pouvaient être, soit remis en bloc à un ou plusieurs organismes professionnels du pays exportateur, soit répartis entre les importateurs français, en fonction des droits, par eux acquis, pendant les années de référence.

Dans le premier cas, les charbons étrangers n'entraient en France qu'accompagnés de certificats d'origine ou certificats de contingentement délivrés par l'organisme qualifié du pays exportateur. Celui-ci gardait, dans une certaine mesure, le choix de sa clientèle française. Dans le second cas, les importateurs recevaient l'autorisation d'importer un tonnage déterminé comme il est dit plus haut. Ils pouvaient, à condition de ne pas dépasser les contingents, acheter à telle Mine ou à tel exportateur du pays pour lequel est établie l'autorisation. Ils pouvaient même, sous certaines réserves (1), moyennant l'abandon d'une fraction de leur tonnage, virer la licence d'un pays à un autre.

Les modalités du contingentement ont varié souvent, notamment les taux. Le choix de la période de référence et les règles d'attribution des licences ont été profondément modifiées en 1937. Nous aurons l'occasion de revenir en détail sur ces diverses mesures, dans l'étude spéciale qui en sera faite (voir chapitre XIV).

Disons seulement qu'à l'origine le régime des licences était la règle, celui des certificats de contingentement l'exception. Ce dernier ne s'appliquait qu'aux charbons belges, aux charbons vendus par le Kohlensyndicat, et aux charbons polonais (2).

Par suite, d'une part de la remise des licences, pour la Hollande au représentant en France des Mines néerlandaises, et pour la Russie au chef de la représentation commerciale de l'U. R. S. S.,

(1) Celles de l'accord franco-britannique de décembre 1938, notamment.

(2) Le régime a été concédé à la Pologne par l'accord franco-britannique de 1931. Il est toutefois assez voisin de celui des licences, ainsi que nous le verrons.

par suite, d'autre part, de l'incorporation au Kohlensyndicat des Mines du bassin d'Aix-la-Chapelle, le régime des licences remises aux importateurs ne restait valable, en fait, que pour les charbons britanniques, et les charbons importés des autres pays lorsqu'ils provenaient de virement de licences.

Nous saisissons, d'ores et déjà, la différence capitale existant entre les importateurs bénéficiant de licences et ceux qui étaient contraints de s'adresser aux organismes étrangers ou à leurs représentants en France, pour pouvoir importer. Nous aurons l'occasion d'y revenir lorsque nous étudierons les effets du contingentement.

Le droit à la licence résultant de la référence aux années 1928-29-30, a été, par son caractère forcément exclusif, d'une importance évidente pour les importateurs. Il a été vivement attaqué et âprement défendu. Sa suppression a été envisagée au cours des années ayant précédé 1937, soit qu'il fut question de confier aux Mines anglaises la gestion du contingent, soit qu'on pensât supprimer purement et simplement les licences et les remplacer par une surtaxe acquittée préalablement à toute importation.

Ces diverses tendances ont abouti à la réforme de 1937. La référence aux années 1928 à 1930 a été remplacée par celle de 1936. D'autre part, les consommateurs, transformateurs négociants, revendeurs, ou leurs groupements qui pouvaient justifier de réceptions directes au moins égales à 500 tonnes par mois, eurent la faculté de demander l'autorisation de gérer eux-mêmes le contingent correspondant aux tonnages, achetés par eux à des importateurs en 1936. La même faculté fut accordée, mais sans condition de tonnage, aux importateurs ayant acheté en 1936, à d'autres importateurs, des combustibles qu'ils avaient reçus directement à leur chantier.

Cette réforme, qu'il faut considérer plutôt comme un aménagement, a, dans une certaine mesure, permis d'éviter une consolidation par trop définitive des situations acquises, et peut-être dangereuses pour l'économie du pays, par suite du découragement des initiatives jeunes et hardies. « L'immobilité, convenait très justement le Comité de l'importation charbonnière, n'est pas l'objectif des négociants importateurs : ils ne nient pas qu'il est juste de tenir compte parfois de situations spéciales et que, de ce fait, certaines révisions dans les attributions de base peuvent s'imposer. » Et il proposait cette définition de l'importateur : « tout industriel qui, pour sa propre consommation en France, tout négociant réguliè-

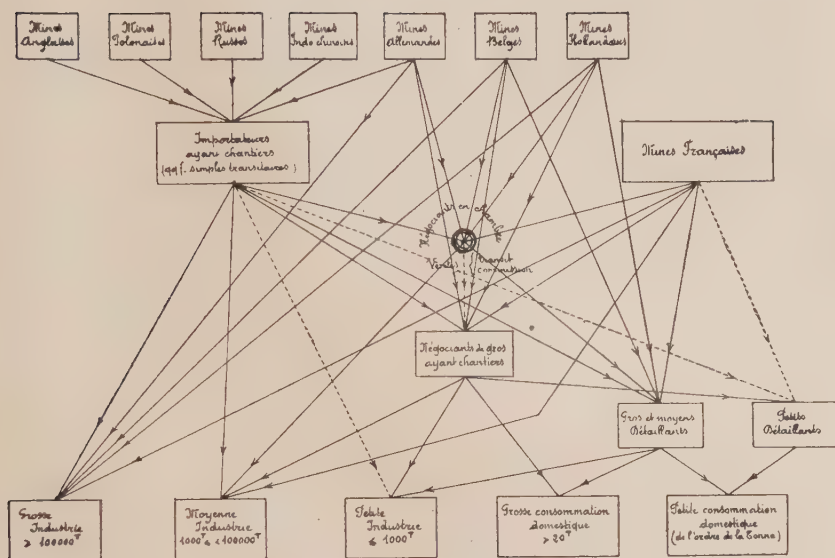
rement établi en France qui, pour les besoins de son commerce, a habituellement et effectivement acheté et payé soit à des Mines, syndicats ou négociants sis à l'étranger, soit à leurs agents en France, lorsque ceux-ci auront agi d'ordre et pour compte des susdites Mines, syndicats ou négociants, des combustibles minéraux qui auront été ensuite introduits en France. »

D'un certain point de vue — et c'est celui du rapport d'enquête sur le marché charbonnier français — l'importation charbonnière pouvait être placée sur le plan de la production dans l'analyse des différents stades du négoce charbonnier, la répartition étant assurée par le commerce de gros et la distribution par le commerce de détail. L'importation charbonnière — et plus spécialement l'importation maritime — disait en substance le président du Syndicat Central des Importateurs lors d'un dernier congrès, peut avec une certaine fierté revendiquer le titre de cinquième bassin houiller de France.

L'importation maritime, à laquelle il convenait de rattacher l'importation rhénane, présentait d'ailleurs des caractères assez différents de l'importation par voie terrestre (par fer ou par voie navigable). Les importateurs par voie de mer recevaient des tonnages très importants et étaient dans la nécessité d'avoir de gros chantiers pour leur stockage. En général, ils possédaient d'importantes installations de manutention et de transformation. Les importateurs par voie terrestre travaillaient, par contre, comme les négociants en gros. « En fait, dit le rapport d'enquête, beaucoup de ceux-ci s'occupent d'importation par voie terrestre ou navigable, et dans les résultats de leur activité il est impossible de distinguer ce qui revient aux charbons français. »

Nous reproduisons ci-contre le schéma du rapport d'enquête montrant le fonctionnement du commerce charbonnier en France et la place occupée par l'importation.

« Quelque compliqué qu'apparaisse ce schéma, la réalité l'est plus encore, car les différentes fonctions du négoce y ont été isolées et considérées en elles-mêmes. En pratique, et le plus souvent, une même entreprise présente des activités multiples : « la fonction matérielle d'importation et de transformation, a dit le président du Syndicat Central, n'est que le volet central d'un triptyque dont les aspects complémentaires sont les fonctions d'achat et de vente. » Si nous ajoutons que souvent les importateurs maritimes s'occupent d'armement, charbonnier ou autre, nous aurons énuméré les plus importantes de leurs activités.



Nous devons distinguer parmi celles-ci :

1° *La fonction d'acheteur.* — Nous avons vu, en étudiant les principales provenances, les méthodes d'achat particulières à chacune d'elles.

Les charbons anglais nous parvenaient en majeure partie par les maisons d'importations maritimes. Les tonnages acheminés par Gand et les ports belges, et empruntant nos voies ferrées et nos canaux du Nord étaient très faibles.

	1936	1937	1938
sur...	153.000 tonnes	249.000 tonnes	85.000 tonnes
	7,3 millions de tonnes	9,6 millions de tonnes	6,4 millions de tonnes
		(sans conversion)	

Les maisons françaises avaient des relations traditionnelles avec les firmes anglaises d'exportation, parfois des capitaux et des administrateurs communs.

Nous avons indiqué au chapitre IV comment étaient achetés les charbons anglais et comment s'établissait le prix f. o. b.

Les charbons allemands nous venaient à la fois des bassins de la Ruhr et d'Aix-la-Chapelle, et de la Sarre. Leur exportation était tout entière sous le contrôle du Kohlsyndicat, qui se réservait les gros clients, chemins de fer, métallurgie, gaz et électricité. Les

clients de moindre importance allant aux Sociétés de ventes ou aux comptoirs, dont la Compagnie générale charbonnière est une transposition, après association avec des firmes alsaciennes et françaises.

20 à 25 % de l'importation allemande, pendant les dernières années, nous arrivait par les ports maritimes, le reste par voies ferrées.

En ce qui concerne les charbons belges, les importateurs étaient nombreux et les tonnages moins importants, relativement au nombre d'affaires traitées. Il arrivait que des expéditions soient faites par wagons isolés de 20 ou 30 tonnes ; en tous cas l'unité habituelle paraissait être la péniche de 280 tonnes.

Les références individuelles ne pouvaient avoir la même valeur que pour les autres provenances. C'est pourquoi l'autorisation d'importer avait été, dès l'origine du contingentement, donnée en bloc aux Mines belges.

Nous avons vu que l'office belge des charbons se réservait l'exportation maritime et contrôlait l'exportation par les frontières terrestres. Celle-ci représentait plus de 90 % des charbons belges arrivant en France.

Nous connaissons l'origine et le fonctionnement de l'Assimpol, ainsi que la méthode d'achat des charbons polonais.

Pour ce qui est des charbons néerlandais et des charbons russes, nous avons dit d'autre part que les licences étaient remises à leurs représentants en France, agents exclusifs. C'est à eux que les importateurs français devaient s'adresser.

Les tonnages polonais ou russes nous parvenaient uniquement par les importateurs maritimes ; les frontières terrestres, au contraire, voyaient passer plus de 85 % des charbons néerlandais, dont l'achat était traité par les maisons de gros françaises.

2° *La fonction d'armateur.* — Nous renvoyons, pour ce qui concerne l'armement charbonnier auquel se livraient de nombreux importateurs maritimes, à l'étude qui en sera faite au chapitre suivant.

3° *La fonction d'industriel.* — Ayant ou non assuré lui-même par ses bateaux, le transport des charbons qu'il reçoit, l'importateur maritime doit, d'autre part, en effectuer le transbordement. Il doit posséder ou louer pour cela les appareils de manutention nécessaires. Certains tonnages sont vendus, en transbordement

direct, pour d'autres l'importateur ne joue même que le rôle de transitaire.

S'il vend après stockage, il doit utiliser des parcs souvent très importants. Si enfin, il vend après travail, il doit disposer de véritables usines de transformations, usines de criblage, de concassage et d'agglomération.

Les immobilisations qui en résultent peuvent être très importantes.

a) *Déchargement et stockage.* — La plupart des ports possèdent des postes d'accostages spécialisés. Le long de leurs quais sont aménagés des parcs de stockages, munis des appareils de déchargement et de transbordement nécessaires.

Souvent ces terrains sont utilisés par les importateurs sous forme de concession ou d'occupation temporaire. Les installations de manutention sont, soit la propriété des maisons, soit celle du port ou de la Chambre de Commerce maritime.

Les frais de déchargement sont, en général, assez constants pour un même port. Ils dépendent du tonnage du navire et de la qualité du charbon. Il faut leur ajouter les frais de péage et de mise en stock, ceux-ci très variables.

b) *Transformation des charbons : criblage, concassage, agglomération.* — Le criblage a lieu, indépendamment du concassage, pour débarrasser les cargaisons des fines qui ont pu se former au cours du transport et des manutentions. Il a lieu également après concassage pour séparer les produits nobles des sous-produits.

L'agglomération consiste en la fabrication de boulets et de briquettes. Elle avait primitivement pour but de valoriser les fines de criblage et de concassage.

Le concassage ne s'appliquait qu'aux produits de Cardiff et du Pays de Galles. Son but était de produire des calibrés plus purs et d'aspect plus soignés que les calibrés importés directement. En 1939 les différences de prix étaient les suivantes (marché de Rouen sur wagon départ) :

<i>Concassés en France</i>		<i>Importés</i>	
Gailletins	504	Cobbles	455
Noix	509	French nuts	460

Nous ne pouvons, sans entrer dans des développements hors de proportion avec notre sujet, analyser en détail ces diverses

opérations industrielles. Au reste, le rapport d'enquête sur l'organisation du marché français en a étudié l'économie de façon approfondie, et nous ne pouvons que renvoyer à ses résultats.

Disons seulement que l'agglomération dans les usines du littoral avait pris une importance de plus en plus grande au cours de ces dernières années. Les agglomérés ainsi fabriqués représentaient plusieurs millions de tonnes par an. Les fines traitées provenaient autrefois uniquement des ateliers de criblage et de concassage. Depuis la guerre de 1914-18, des fines étaient importées spécialement en France et constituaient la matière principale de l'agglomération dans les ports. De 1931 à 1936, malgré un taux de contingentement particulièrement avantageux, les fabricants d'agglomérés ont été conduits à compléter leurs approvisionnements avec des fines françaises, bien que les prix de celles-ci fussent plus élevés.

C'est que la vente des boulets d'importation devenait chaque année plus active. Certaines marques de Nantes ou de La Rochelle pour lesquelles les fabricants pouvaient, en raison du change, consentir des prix de bataille, parvenaient jusque dans l'Allier, la Loire et la Saône-et-Loire — et les boulets de Bordeaux avaient acquis droit de cité jusqu'à Aurillac, à faible distance des producteurs français du Plateau Central.

Il faut convenir qu'ils étaient en général bien présentés et que leur teneur en cendres était parfois inférieure à celle des boulets français.

L'industrie des briquettes étrangères était, de même que celle des briquettes nationales, en régression constante.

Les enquêteurs français ont estimé que, pour la période 1931-1936, l'activité d'industriel a procuré en moyenne aux importateurs, « compte tenu du mode de ventilation adopté pour certains frais », un bénéfice de 10 à 15 fr. par tonne traitée.

4° *La fonction de vendeur.* — Elle est en général très complexe; elle peut comporter :

— soit des ventes à la commission, l'importateur n'ayant d'autre rôle que de mettre l'exportateur étranger et le consommateur français en rapport, et touchant sa commission sur le prix de vente,

— soit des ventes à client dénommé. L'importateur achetant à l'étranger et faisant livrer directement à un client,

— soit des ventes après réception et transformation, en général ventes en gros mais parfois aussi ventes à la clientèle de détail.

Ajoutons d'ailleurs que, pour nombre de firmes importatrices, le chiffre d'affaires comportait des ventes de charbons nationaux.

II

Organisations des importations charbonnières françaises

Selon les régions ou le but à atteindre, les importateurs ont formé *des ententes, des comptoirs d'achat et de vente*, auxquels d'ailleurs ont adhéré souvent les producteurs français ou étrangers.

Nous avons déjà cité et étudié l'Association des importateurs de charbons polonais ou Assimpol, liée à la convention houillère polonaise.

Nous citerons de même le règlement intervenu en 1938, entre les importateurs du littoral méditerranéen et les Mines locales pour l'écoulement des lignites du Bassin de Fuveau.

Les plus importantes de ces organisations, par l'étendue des régions qu'elles intéressaient et par les tonnages contrôlés, étaient :

1° *Le Comptoir des charbons classés et agglomérés (C. C. C. A.)* dans l'Ouest.

2° *La Compagnie Générale Charbonnière*, dans l'hinterland de Strasbourg.

Le Comptoir des charbons classés et agglomérés, fondé en 1926, a été à l'origine une entente entre les principaux importateurs des ports de l'Océan, entre Saint-Malo et Blaye. Cette entente s'étendait à la région côtière et à son hinterland et ne visait que les boulets, les classés maigres et demi-gras, et les briquettes. En 1928 les Mines du Nord et du Pas-de-Calais, productrices de boulets, briquettes et classés maigres et demi-gras, — Thivencelles exceptée — ont adhéré à l'entente. Elles ont chargé le C. C. C. A. de la vente de leurs produits en ces catégories — dans la région de son activité.

Enfin les Mines du Centre et du Midi ont conclu, en 1934, une convention avec le Comptoir qui leur assure un contingent de vente dans 9 départements (partie Sud-Est de la zone des accords initiaux). Les Mines de la Grand'Combe et de Bessèges sont restées dissidentes.

En principe, les tonnages du Nord et du Pas-de-Calais étaient vendus par les importateurs, tandis que ceux du Centre et du Midi,

l'étaient par les agents des Mines qui rendaient compte au C. C. C. A. Le C. C. C. A. dressait pour les produits sur lesquels porte son action un plan de vente annuel. Il fixait par importateur adhérent — ou par agent du Centre et Midi — le tonnage à vendre dans les diverses subdivisions géographiques. Des ajustements mensuels étaient ensuite opérés en fonction de la consommation réelle.

Les parts des tonnages réservées aux Mines adhérentes étaient fixées par catégorie, pour l'ensemble des 17 départements (pour le Nord et le Pas-de-Calais.) Ces pourcentages pouvaient varier d'une subdivision à l'autre, à condition que le pourcentage d'ensemble fût respecté. Les tarifs de vente étaient fixés trimestriellement par une commission comprenant des représentants, des importateurs et des représentants des Mines. Le taux des primes à appliquer à ces barèmes de ventes était également déterminé par le C. C. C. A. Pour éviter la concurrence entre les deux groupes des Mines adhérentes, les primes au tonnage étaient interdites.

Le fonctionnement du comptoir était assuré par une prime de 2 fr. par tonne, versée d'avance au début de chaque trimestre par tous les adhérents, et par un prélèvement de 6 % sur les sommes facturées aux importateurs pour les tonnages en provenance du Nord et du Pas-de-Calais. Les excédents sont ristournés au prorata du tonnage, en fin d'exercice.

Des pénalités étaient prévues pour assurer la discipline de vente et le respect des engagements relatifs aux tonnages.

Le tableau ci-après montre l'importance des tonnages vendus par le C. C. C. A. pendant 3 exercices consécutifs :

	1933-34	1934-35	1935-36
<i>Ensemble des catégories :</i>			
Vente provenant de l'importation	601.593	523.489	536.016
— — du Nord et Pas-de-Calais	240.642	231.034	238.908
— — du Centre-Midi	0	82.845	133.170
Total	842.235	837.368	908.094
Tonnage consommé dans la zone		3.281.000	3.194.000

Le C. C. C. A. a suscité de nombreuses critiques portant, et sur les frais résultant de son fonctionnement, et sur ses méthodes tendant, au moyen du jeu des primes de fidélité consenties à la clientèle, à obtenir le monopole de la distribution dans une vaste région. Toutefois, son action ne portait que sur la vente de certains produits,

et outre les Mines dissidentes dont le tonnage n'est pas négligeable, une fraction de l'importation représentant le 1/3 environ du tonnage était resté jusqu'ici en dehors des accords.

La Compagnie Générale Charbonnière (Cogechar) et l'Association Charbonnière, dont le Cogechar est la gérante, étendaient leur activité sur les 12 départements formant l'hinterland du port de Strasbourg.

La Compagnie Générale Charbonnière date des accords d'Essen, conclus en 1930, pour assurer l'importation et la distribution des charbons de la Ruhr dans l'hinterland de Strasbourg.

Constituée en forme de Société anonyme, ses capitaux étaient souscrits par le Kohlensyndicat, par des importateurs français (Rhin et Rhône, Comptoirs des combustibles et leurs adhérents, etc...). Elle avait le monopole d'importation pour les 12 départements précités, des charbons en provenance de la Ruhr, à l'exception de ceux destinés aux chemins de fer d'Alsace-Lorraine, à l'électricité de Strasbourg et à la Société Alcock. Elle jouait seulement pour ceux-ci le rôle transitaire et manutentionnaire. Elle contrôlait le commerce des charbons d'autres provenances par son action au sein de l'Association Charbonnière.

Celle-ci était une Association en participation qui comprenait, d'une part les adhérents français de la Cohegar, d'autre part des filiales de ceux-ci. L'Association mettait en commun les recettes provenant des opérations effectuées dans la zone de la Cohegar (sauf les frais sociaux, les revenus des portefeuilles et les opérations financières). Chaque participant conservait son chantier propre, mais cédait à la Cohegar, sans majoration, tous les charbons recus à destination des chantiers de Strasbourg et de Lauterbourg. Celle-ci répartissait ces tonnages par revente aux adhérents chargés de la vente à la clientèle.

Seules les opérations en droiture sur les provenances autres de la Ruhr étaient faites directement par les adhérents, mais les recettes étaient versées au fond commun.

Le partage des bénéfices était fait selon les modalités contractuelles entre les groupes adhérents : Comptoir des Combustibles, Rhin et Rhône, Est et Nord, Société Alsacienne des Houilles et Agglomérés.

La Cohegar avait des pouvoirs très étendus sur chacun des participants. Elle contrôlait les comptabilités et pouvait prendre éventuellement des sanctions.

Les tonnages traités par le groupe Cochegar - Association Charbonnière ont été, pour 1935, en provenance des pays ci-après :

Allemagne	France	Belgique	Hollande	Pologne	Grande-Bretagne
1.139.000	395.000	83.000	58.000	46.000	2.000

Les ventes sont réparties comme suit :

INDUSTRIE	Vente directe	574.000 tonnes	
	Vente à la commission . . .	368.000	—
FOYERS DOMESTIQUES	Vente directe	590.000	—
	Vente à la commission . . .	1.000	—
DEMI-GROS ET DÉTAIL		118.000	—

Les charbons allemands entraient pour plus de 2/3 dans le tonnage de la Cochegar : ils étaient achetés et revendus selon des modalités particulières :

En ce qui concernait les charbons industriels, le K. S. abandonnait au groupe Cochegar-Association, une somme fixée par tonne, après prélèvement d'une commission de 2 frs pour la C. G. C. La marge de celle-ci était donc variable, tout au moins pour les livraisons faites à partir des chantiers sur lesquels elle abandonnait aux adhérents vendeurs une commission fixe, selon qualités. Pour les ventes en droiture, elle prélevait au contraire une prime de réalisation fixe, la commission de l'adhérent devenant à son tour variable avec les prix d'achat et de vente.

La Cochegar a donné lieu, comme le C. C. C. A., à certaines critiques quant à ses tentatives en vue de dominer le marché. Toutefois son action, quant aux prix, a été en général mesurée.

*
**

Les organisations que nous venons d'étudier demeuraient des réalisations régionales, à but strictement limité et purement commercial. Du point de vue plus général de la profession, l'organisation de l'importation avait été marquée par les étapes suivantes :

En 1906, se crée le *Syndicat Central des Négociants Importateurs de charbons en France*. Il groupe la presque totalité des négociants ou Sociétés commerciales s'occupant d'importation maritime.

En 1911, le Comité central des Fabricants d'Agglomérés de Houille du Littoral Français est formé. Son siège social et ses organes administratifs sont les mêmes que ceux du Syndicat central.

En 1931, le *Syndicat National des Négociants Importateurs par voie terrestre et fluviale* est fondé par cinq maisons de la région parisienne. Il groupe bientôt les plus importantes maisons de gros de Paris et de la province, sans toutefois atteindre la puissance du Syndicat Central.

A partir de 1936, le mouvement d'organisation s'amplifie et s'accélère. C'est d'abord, en août 1936, la création du *Comité de l'Importation Charbonnière* qui a pour objet de fédérer tous les groupements professionnels et les représente auprès du gouvernement.

Par la suite, au début de 1937, sont créées des *Chambres Syndicales régionales* destinées à prolonger l'action du Syndicat central : Fédérations de Dunkerque au Tréport, de Normandie, de l'Ouest, du Sud-Ouest, du Littoral Méditerranéen, Chambre Charbonnière de l'Importation Rhénane.

Ensuite le *Comité de Coordination pour l'importation par frontières terrestres*, chargé de grouper les délégués pour l'importation, des Syndicats de Négociants grossistes du territoire et du Comité Intersyndical de la région parisienne, est également créé au début de 1937.

Cette organisation, a écrit le Comité de l'Importation Charbonnière en janvier 1937, donnera aux pouvoirs publics le moyen :

- a) de connaître à tous moments les prix des charbons importés :
 - pour l'importation par frontières maritimes, sur wagons ou péniches départ port français.
 - pour l'importation par frontière terrestre, sur wagons ou péniches départ Mine, ou départ frontière française, ou franco suivant les cas.

- b) de recevoir sur ces prix les justifications nécessaires.

Pour cela, les Chambres régionales d'importation rechercheront les éléments nécessaires à la constatation des prix d'achat f. o. b., c. i. f., départ Mine, frontière ou franco. Puis elles établiront les normes et marges pouvant être admis pour chaque sorte et chaque genre d'opération.

Enfin elles détermineront les barèmes de ventes obligatoires pour tous leurs adhérents. La centralisation et la comparaison des prix d'achats constatés sera faite par le C. I. C.

La critique du projet présenté en 1937 par les importateurs a été faite par les auteurs du rapport d'enquête qui lui reprochent :

- 1° d'assurer l'inviolabilité des situations acquises par le maintien de la référence 1928-1929-1930 — et par le maintien de la licence aux importateurs.

La réforme de 1937 a enlevé beaucoup de portée à ces critiques.

- 2° d'établir une tarification à tous les étages, dont la complexité serait trop grande pour que les Pouvoirs Publics puissent exercer un contrôle efficace.

La surveillance des prix, instituée par les décrets de juillet et d'août 1937, n'avait pas beaucoup plus d'un an d'existence au moment où a été commencée cette étude, et il était prématuré de vouloir juger ses résultats. Au reste, il apparaissait en 1938 que le gouvernement entendait faire confiance à la profession pour achever elle-même son organisation.

Nous terminerons ce chapitre en citant in-extenso les paroles prononcées par le Ministre des Travaux Publics, au Congrès du Syndicat Central en 1938 :

« L'ère de l'activité anarchique a disparu... Partout, dans tous les pays, les producteurs et les exportateurs se groupent, les marchés se disciplinent, les organisations de vente, de contrôle des prix se développent. Il importe à vous, Messieurs, de suivre cette évolution et de vous présenter à armes égales devant vos partenaires étrangers, dans ces luttes pacifiques mais ardentes de la vie commerciale.

« Il est beaucoup question d'une entente internationale des producteurs de charbon... Organisation souhaitable pour l'ensemble de la corporation minière mondiale qui souffre de la crise houillère générale. La France est, à l'égard de l'entente internationale du charbon, dans une situation spéciale : gros producteur, exportateur insignifiant, le plus gros importateur de houille. A la fois producteur et importateur, notre pays doit défendre les intérêts parfois opposés de notre industrie consommatrice de houille et de nos producteurs. Vous n'ignorez pas les difficultés de cette position. Si cette entente internationale se réalise, il importe que nous y soyons présents et que nous puissions faire entendre notre voix avec force. Il faut, puisqu'il s'agit d'entente corporative, que les

représentants français s'y sentent soutenus par l'ensemble du pays, par votre corporation en particulier, qu'ils y travaillent enfin d'après les directives générales du gouvernement.

« Revenant pour conclure sur les intentions du gouvernement, en ce qui concerne notre propre marché, j'ajouterai que l'Administration s'est vite persuadée que devant vos premières réalisations il devenait inutile de déposer devant le Parlement un projet général d'organisation du marché charbonnier... Il faut voir dans cette attitude non pas l'aveu d'un échec, mais la constatation que l'effort d'organisation des intéressés donnera des résultats satisfaisants. Le gouvernement vous a fait crédit. Il continuera. »

CHAPITRE X

L'acheminement des importations

Voie maritime - Voie ferrée - Voie fluviale

I

Les parts respectives des trois modes d'importation

L'acheminement des charbons importés était en général complexe. Sauf un tonnage, d'ailleurs appréciable, de charbons et de cokes allemands, belges et hollandais, chargés en wagons à la Mine ou à la cokerie productrice et acheminés sans transbordement jusqu'à la gare destinataire, la plus grande partie parvenait aux usagers après avoir utilisé successivement les différents modes de transport, voie ferrée, batellerie, flottes charbonnières françaises ou étrangères.

Les charbons polonais couvraient 600 kilomètres avant de venir s'embarquer à Dantzig ou Gdynia, pour nos ports de la Manche, de l'Océan ou de la Méditerranée.

Les charbons allemands atteignaient les ports rhénans par fer ou par canaux secondaires. Là, ils étaient chargés en péniches de 600 à 1.500 tonnes et, ou bien remontaient vers Strasbourg, ou bien descendaient à Rotterdam pour être exportés par mer.

Les provenances anglaises, enfin, malgré leur proximité des côtes, supportaient un transport moyen par fer d'environ 25 milles avant de parvenir au port d'embarquement.

Par ailleurs les charbons, à leur arrivée dans nos grands ports maritimes ou fluviaux, étaient, pour partie, réexpédiés à des distances ayant beaucoup augmenté depuis la crise. De tous temps, Rouen, Strasbourg, Bordeaux, Nantes, Marseille, ont envoyé vers l'intérieur des tonnages importants. Mais la baisse de frets a accru leur hinterland. Et ces dernières années, des ports de l'intérieur comme Lyon ou Roanne, voyaient s'établir un transit de plus en plus important pour les sortes supportant bien le transbordement.

Nous laisserons de côté les transports par voie ferrée ou canaux, dans les pays fournisseurs. Ils étaient en général aménagés pour permettre aux différents bassins exportateurs d'aligner leurs prix f. o. b. sur les prix f. o. b. anglais. Nous retrouverons et analyserons ce facteur de la concurrence au chapitre traitant du dumping.

On a coutume de distinguer trois voies de pénétration des charbons importés en France : la voie maritime, la voie fluviale, la voie ferrée, mais les statistiques douanières et celles de la direction des Mines donnaient seulement, jusqu'à une époque récente, d'une part les importations par les frontières maritimes, et d'autre part les importations par les frontières terrestres.

Le tableau I donne sans conversion, les cokes et les agglomérés étant comptés pour leurs poids, les tonnages importés par mer et par terre :

TABLEAU I. — Importations par frontières maritimes et terrestres
(en milliers de tonnes sans conversion)

Années	Frontières maritimes	Frontières terrestres
1913 (1)	14.342	10.172
1928 (2)	11.408	13.032
1930 (2)	17.158	14.201
1932 (2)	12.153	9.337
1934 (2)	10.969	9.172
1935 (2)	10.657	10.344
1936 (2)	10.795	11.512
1938 (3)	10.497	11.198

(1) Chiffres du tableau général du Commerce et de la Navigation.

(2) — de l'Administration des Douanes.

(3) — du Bureau de Documentation Minière.

Nous donnons ci-après deux statistiques, la première relative aux tonnages importés par voie fluviale en 1931, la seconde aux importations par voie fluviale, voie ferrée et routes en 1938. La première est extraite du guide des houillères du Nord et du Pas-de-Calais. La deuxième des publications du bureau de documentation minière :

TABLEAU II. — Importations par voie fluviale en 1931 (en tonnes)

	PROVENANCES					Total
	Anglais	Allemands	Belges	Polonais	Holland.	
Canaux du Nord	140.455	242.648	1.448.365	3.555	334.316	2.169.299
Marne au Rhin		244.180	5.735		507	250.422
Total	140.415	486.828	1.454.100	3.555	334.823	2.419.721

TABLEAU III. — Importations par voie fluviale et voie ferrée en 1938

	Région N.	Rég. E. 1	Rég. E. 2	Rég. S.E.	Rég. S.O.	Total
Voie ferrée	1.562.745	1.552.134	3.124.461	1.234	0	6.240.774
Voie fluviale	2.131.534	1.079.791	1.740.837		0	4.952.162
Route	2.947	3.127	90	4	0	6.168

Il faut, pour interpréter comparativement ces deux statistiques, remarquer :

- 1° que la statistique de 1931 ne comporte pas les importations à Strasbourg par la navigation rhénane ;
- 2° qu'entre 1931 et 1938 s'est produit le rattachement de la Sarre à l'Allemagne. Les tonnages en provenance de ce bassin sont comptés à partir de février 1935 dans nos importations.

Nous étudierons d'abord les importations par voie maritime, puis les importations par voie ferrée et par voie fluviale.

II

La voie maritime

L'importation maritime en France qui, à deux reprises, dépassa 18 millions de tonnes, — pendant la guerre de 1914-18 et lors de l'occupation de la Rhur en 1923, — était de 16,5 millions de tonnes en 1929 et de 17,1 millions de tonnes en 1930. Depuis, elle a déchu

graduellement jusqu'en 1935 et, après s'être relevée légèrement en 1936 pour marquer ensuite une pointe de 14 millions de tonnes en 1937, elle est retombée à 10,6 millions de tonnes en 1938.

TABLEAU IV. — Importations maritimes de 1928 à 1938

Poids réels en milliers de tonnes (sans conversion)

Années	Tonnages	Années	Tonnages
1928	11.408	1934	10.969
1929	16.453	1935	10.557
1930	17.158	1936	10.796
1931	15.070	1937	14.036
1932	12.153	1938	10.631
1933	11.808		
1933	11.808		

Les tableaux publiés en annexe donnent la répartition des importations maritimes — comme celles des importations terrestres — par nature de combustible et par pays.

Les éléments de ces statistiques nous ont été communiqués par l'office de statistique des houillères (o. s. h.). Ils doivent être considérés comme présentant l'exactitude maxima en la matière. Ils résultent, en effet, d'une retouche des chiffres de la Direction générale des douanes, pour tenir compte des tonnages allant aux soutes et des tonnages en transit.

Nous donnons, d'autre part, en annexe également, les chiffres de la Direction générale des douanes, avec décompte du tonnage importé sous pavillon français. Cette statistique comporte les chiffres de 1913. Les importations sont données par pays pour la houille, le coke et les agglomérés.

§ 1 *Les ports charbonniers*

La statistique annuelle du Comité Central des Armateurs de France publiait, chaque année, les importations charbonnières par les principaux ports maritimes.

Le tableau V donne les tonnages pour les 2 années de consommation maxima et les 2 années de consommation minima :

TABLEAU V. — Importations charbonnières
par les ports maritimes (en milliers de tonnes, chiffres
du commerce général — toutes reexportations comprises)

	1929	1930	1935	1936
Rouen et annexes	5.180	5.357	3.025	3.131
Bordeaux et annexes	1.825	1.766	1.182	1.139
Marseille — —	1.493	1.511	1.029	1.095
Caen	1.111	1.087	933	950
Nantes	1.060	1.116	862	948
Le Havre	1.004	946	544	546
Saint-Nazaire	607	505	289	292
Boulogne	527	529	358	342
La Rochelle (ville)	520	606	435	397
Bayonne	480	463	327	360
Dieppe	377	391	285	285
Dunkerque	338	171	54	44
St-Malo-St-Servan	321	354	267	251
Brest	230	225	178	192
Lorient	228	246	209	197
Nice	202	179	168	158
Cherbourg	168	193	105	106
Strasbourg	1.745	2.090	1.885	2.061

La statistique de l'Industrie Minérale publie annuellement les importations dans les principaux ports. L'office de statistique des houillères, après dépouillement des formules de déclaration en douane, aboutit à des chiffres voisins de ceux de la direction des Mines.

Voici, pour les trois années précédant la guerre et pour nos principaux ports, les chiffres comparés provenant de ces deux sources, en milliers de tonnes :

	1936		1937		1938	
	I. M.	O.S.H.	I. M.	O.S.H.	I. M.	O.S.H.
Rouen et annexes	3.115	2.941	4.366	4.490	3.113	3.106
Bordeaux	1.085	1.038	1.448	1.434	993	993
Marseille	838	771	1.220	1.212	1.210	1.043
Caen	930	928	1.138	1.102	834	846
Nantes	881	834	1.005	1.020	743	741
Strasbourg	2.065	1.750	2.501	2.063	1.885	1.515

Rouen. — Rouen était notre premier port charbonnier. Il devait sa situation privilégiée à plusieurs facteurs. Son ancienneté d'abord. De puissantes firmes y étaient installées et étaient traditionnellement en rapport avec nos fournisseurs étrangers (plus de vingt maisons d'importation et cinq fabriques d'agglomérés). Ensuite la

présence d'un hinterland — le bassin parisien — tel qu'aucun autre port français n'en pouvait avoir, et la possibilité d'atteindre par la Seine le centre de consommation le plus important du territoire; enfin sa position sur cette voie, au point extrême où pouvaient accoster les cargos du « tramping ».

Rouen était, plus que tout autre, tributaire de l'importation anglaise. Depuis 1931, l'influence combinée de la crise et du contingentement avaient abaissé progressivement son tonnage charbonnier à un peu plus de 3 millions de tonnes, exception faite de la reprise de 1937.

Le pourcentage des charbons dans l'ensemble du trafic était de 47 %, après avoir été de 59 % en 1928 et 1929.

Bordeaux. — Bordeaux, quoique venant loin derrière Rouen, était le premier port de l'Atlantique.

Il n'y avait pas, à proximité, de région industrielle importante à desservir. Bordeaux était le grand entrepôt des houilles destinées à la région du Midi. Les chemins de fer du P. O. et de l'Etat y recevaient des tonnages importants. Le trafic des charbons a été longtemps lié à celui des poteaux de Mines. La baisse du sterling avait compromis les ventes de bois. L'accord britannique de 1934 a été conclu pour remédier à cet état de choses.

Le pourcentage des charbons dans le trafic de Bordeaux était de l'ordre de 36 %.

Marseille. — Marseille avait un hinterland peu étendu. Les lignites des Bouches-du-Rhône et les charbons du Gard contenaient la pénétration des importations. La voie du Rhône était peu propice au trafic. Mais ce caractère devrait être vraisemblablement modifié lorsque le programme d'aménagement aura été réalisé. Marseille recevait en 1938 environ 400 milles tonnes de charbons anglais, un tonnage égal de charbons allemands, en outre des charbons polonais, indochinois, turcs, russes. Le pourcentage des charbons dans les importations était faible : 17 %.

Caen. — Caen profitait surtout du voisinage de la métallurgie normande. Le pourcentage des charbons dans les importations totales était très élevé : de l'ordre de 80 %.

Nantes. — Nantes alimentait une partie importante de l'Ouest-Centre. Avec Saint-Nazaire, il représentait un tonnage aussi important que Bordeaux. Le pourcentage des charbons dans le trafic dépassait 40 %.

La protection des ports français du Nord. — Les ports français du Nord voyaient, ces dernières années, une partie de leur trafic charbonnier aller aux ports belges. Des charbons anglais destinés à des importateurs du Nord étaient, en quantités croissantes, débarqués à Anvers et à Gand et nous parvenaient par les canaux du Nord.

Le décret-loi du 31 août 1937 avait prohibé d'une manière générale l'importation par terre d'un certain nombre de marchandises, — dont la houille crue — lorsqu'il ne pourrait être justifié qu'elles étaient venues en transport direct depuis le lieu d'origine jusqu'en France. La prohibition était édictée, sous réserve de dérogations par voie d'accord international.

Des négociations entre la France et l'Union Belgo-Luxembourgeoise avaient abouti à l'accord du 2 octobre, dont la mise en vigueur avait été réalisée par le décret de la même date.

Au terme de l'accord, la France s'était engagée à ne pas frapper de nouvelles surtaxes d'origine ou d'entrepôt, pendant cinq ans, les produits qui en étaient actuellement exemptés. De leur côté, les ports d'Anvers et de Gand voyaient leur trafic de transit, à destination du Nord et du Nord-Est de la France, réduit progressivement à 550.000 tonnes. Ce sacrifice était compensé, en principe, par des trafics nouveaux d'un tonnage sensiblement équivalent, et composé, pour parties, de charbons acheminés par voie maritime à destination de la France.

Le décret du 2 octobre 1937 fixait à 218.000 tonnes par an le tonnage de charbons à admettre en transit par les ports belges. Il établissait, en outre, les modalités d'application pratique du nouveau régime et en fixait la date au 1^{er} janvier 1938. Les marchandises soumises à ce nouveau régime devaient être, en principe, accompagnées d'un certificat d'origine.

L'entrée sur le territoire français de marchandises dont le transit était réglementé, devait se faire sous le couvert d'un permis spécial de transit qui devait être délivré par les autorités désignées

par le gouvernement belge. Ce permis devait être présenté aux douanes françaises.

Restaient, en dehors de ce contingentement spécial, les tonnages n'ayant pas emprunté la voie maritime qui pouvaient être transbordés sur wagons ou péniches dans les ports belges, après y avoir été acheminés par voie terrestre.

L'industrie charbonnière dans les ports, et les stocks dans les ports. — Nous avons étudié au chapitre IX les fonctions industrielles des importateurs en ce qui concerne les manutentions, le stockage, le criblage, le concassage et l'agglomération. Nous renvoyons à ce chapitre pour ce qui concerne l'industrie charbonnière des ports.

Nous donnons ci-après l'importance des stocks dans les ports français, y compris Strasbourg, au cours des dernières années (en milliers de tonnes) :

1936	10.786	1931	10.504
1935	10.424	1930	6.922
1934	9.765	1929	5.188
1933	9.335	1928	4.213
1932	9.665	1913	3.574

On mesure par la comparaison des chiffres de 1913 et 1928-29-30 d'une part, et ceux de 1936 d'autre part, la pression des fournisseurs étrangers sur notre marché.

§ 2 Les frets

Les frets charbonniers étaient un élément notable du prix des charbons importés.

TABLEAU VI. — Prix f. o. b. moyen des exportations britanniques vers la France rapprochés du prix moyen des frets

	1913	1929	1934	1935	1936
Prix f. o. b. moyen vers la France	13/10	16/11	18/3	18/6	18/9
Frêt moyen	5/9				
Frêt moyen vers Rouen		5/5	4/5	4/2	4/9 3/4
Frêt moyen vers Marseille		9/9	7/5		

La suprématie incontestée de la marine marchande et du « tramping » anglais donnaient, aux cours des frets charbonniers

britanniques, le caractère de prix mondiaux reconnu aux prix f. o. b. de la houille, en raison de la prédominance de l'importation charbonnière du Royaume-Uni dans le monde.

« Il est inutile, dit M. Laffite-Laplace, de rechercher les variations des frets cotés au départ des ports de mer continentaux. Leurs mouvements sont parallèles à ceux des frets britanniques. En particulier le fret du charbon allemand, de Rotterdam à Rouen, reste toujours sensiblement à parité du fret anglais pour la même destination. »

Les variations des cours des frets ne suivent pas absolument celles des cours charbonniers. Si les pointes et les dépressions paraissent à peu près coïncider, les écarts entre les cours extrêmes sont plus marqués en ce qui concerne les frets.

Les charbons sont passés de 13/1 à un maximum de 81/ en 1920, soit une augmentation de 6 à 7 fois leur valeur initiale. Les frets, de 5/ en 1913 ont vu leur cours monter jusqu'à 61/ en 1920, soit 12 fois plus. La chute a eu lieu dès 1921. Les charbons se sont retrouvés au début de la grande crise mondiale, avant la dévaluation anglaise, à un cours un peu supérieur à celui de 1914. Dès 1926, les frets avaient baissé en dessous de leur valeur d'avant-guerre, avec 4/5¹/₂ pour la côte Ouest.

Le tableau VII donne les frets de la côte Ouest à destination de Rouen et de Marseille :

**TABLEAU VII. — Frets charbonniers britanniques
de la côte ouest à Rouen et Marseille (moyennes annuelles)**

	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Rouen	4/4	5/5	4/3	4/1	4/4	4/6	4/5	4/2 3/4	4/9 3/4
Marseille	8/4	9/9 1/2	7/2 1/2	7/1 1/2	7/3	7/	7/5 1/2		

A partir de 1931, la baisse de la livre vint aggraver la dépression. Le taux nominal ne s'éleva pas, ou très peu. La moyenne des frets Cardiff-Rouen a été, en valeur nominale et en valeur-or :

	1930	1931	1932	1933	1934
Valeur nominale	4/	3/10	4/1 1/2	4/4 1/2	4/2 1/2
Valeur or	4/	3/10	2/11 1/2	2/11 1/4	2/7 3/4
Différence			30 %	33 %	37 %

On peut dire avec Laffite-Laplace, qu'au plus fort de la crise les frets maritimes étaient en baisse de 50 % sur leur taux or de 1913, tandis que les tarifs ferroviaires français se maintenaient largement au-dessus des taux d'avant-guerre accrochés au tarif de 1928.

Le bulletin annuel des armateurs français publiait les statistiques très complètes du Daily Freight Register. Ces statistiques donnaient, par destination, les cours pour les différentes cargaisons et les variations saisonnières.

Les petits navires touchaient des frets notablement plus élevés que les grands. Ils étaient recherchés surtout depuis le fractionnement des commandes résultant de l'éparpillement des licences.

Le fret du bateau de 1.500 tonnes marquait une réduction de 3 d sur celui du bateau de 800 à 850 tonnes. Le fret du bateau de 3000 tonnes était inférieur de la même quantité à celui du bateau de 1.500 tonnes. Le fret du bateau de 3.000 tonnes comportait un abattement de 3 d sur celui du bateau de 2.000 tonnes, et celui du bateau de 4.000 tonnes, de 1 d à 1 d 1/2 sur celui du bateau de 3.000.

Ces frets présentaient d'ailleurs des variations saisonnières, certains « tramps » rapides britanniques étant susceptibles, au moment de la récolte de la banane ou de l'arachide, d'aller rechercher des taux plus avantageux pour le trafic des denrées coloniales.

Marchés des frets en 1937 et 1938. — Les frets charbonniers ont accusé, dès le début de 1937, un mouvement de reprise sensible et régulier, qui s'est brusquement amplifié vers le mois de juin, portant, en certains cas, les cours à des niveaux qu'ils n'avaient pas atteints depuis plusieurs années. La situation s'est maintenue pendant tout le troisième trimestre. Vers octobre un important fléchissement s'est manifesté, qui s'est poursuivi jusqu'en décembre, ramenant ainsi les frets à un niveau parfois inférieur à celui du début de l'année. En 1938 la situation a été peu satisfaisante, les taux étant tombés, dès les premiers mois de l'année, à des niveaux très bas. Cette faiblesse du marché provenait, en partie de la contraction générale du volume des échanges, en partie aussi de la concurrence des pays où les armateurs bénéficiaient de subventions (extrait de l'Iron Coal Review). Le fret du Sud du Pays de Galles à Rouen, parti de 5/3 en janvier 1937 pour atteindre

7/6 en juin de la même année, a varié dans le premier trimestre 1938 de 3/10/2 à 5/9. Il est tombé plus bas encore, au début du 2^e trimestre pour remonter en juin à 4/3. En fin d'année il était revenu à 4/.

§ 3 *La flotte charbonnière française*

Nous donnons ci-dessous, en pourcentage, la part du pavillon français dans les importations charbonnières de la France, de 1926 à 1936 :

Années	%	Années	%
1926	58,91	1932	36,11
1927	45,43	1933	37,51
1928	39,75	1934	38,50
1929	36,32	1935	38,26
1930	33,73	1936	39,13
1931	41,11		

A partir de 1937, on a assisté à un retournement de la tendance, les tonnages transportés par nos navires se sont maintenus au-delà des 40 % exigés par la loi du 18 août.

La flotte charbonnière française vit d'un antagonisme, dit M. Laffite-Laplace (1). « Introdutrice de charbons d'importation en France, elle considère généralement que ses intérêts sont directement opposés à ceux des houillères françaises. Pour elle les périodes de prospérité sont des périodes de fortes importations et de tension sur les frets. »

Les mesures d'aide à l'armement, allocations en argent, équipement de gros navires, ont été adoptées, dit le rapport d'enquête sur le marché charbonnier, au nom de notre seule marine marchande, le plus souvent même contre les importateurs et exportateurs français qui avaient tout intérêt à préférer le pavillon étranger au pavillon français.

Elle groupait avant 1914 85 navires, représentant 153.000 tonnes de jauge brute, soit 238.000 tonnes de portée en lourd. Elle fut accrue dans de très fortes proportions en fin de guerre et dans l'immédiat après-guerre : apports des flottes spécialisées des grands réseaux, accords Maclay-Clementel, Flotte Loucheur, achat sur le marché libre des navires.

(1) *L'Economie Charbonnière de la France*, 1932.

M. Laffite-Laplace remarquait, à ce propos, qu'il n'était peut-être pas très sage « de tabler sur les fortes importations d'après-guerre, conséquence nécessaire et malheureuse, mais temporaire, du déficit de notre production nationale, pour créer un instrument permanent dont on se trouve assez embarrassé aujourd'hui (1) ».

En 1931, le tramping charbonnier totalisait encore 154 navires jaugeant brut 413.000 tonnes, avec une portée en lourd de 638.000 tonnes. En 1934, conséquence de la réalisation des navires par ventes à l'étranger et par ventes à la démolition, ou bien encore de substitution de trafic, la flotte française ne comptait plus que 111 navires portant 446.000 tonnes en lourd. Ces chiffres étaient ramenés, au 1^{er} mai 1937, à 83 navires de 345.000 tonnes seulement.

Les causes de cette décadence étaient multiples. Conséquence de la diminution du trafic : les plus vieilles unités avaient été désarmées. Il était apparu alors aux armateurs que l'engagement des dépenses de réparations ou de reclassification était disproportionné au rendement que l'on pouvait attendre d'une reprise d'exploitation, soit encore que leur infériorité technique les ait pour ainsi dire rendu inutilisables. En outre, une autre cause très importante résidait dans la dévaluation du sterling, qui eût du être compensé par une surtaxe de change, mais les accords internationaux, les traités de commerce et de navigation, s'y opposaient.

Enfin les charges de l'armement français étaient beaucoup plus élevées que celles des armements étrangers, en raison de la moindre durée du travail, des taux de salaires plus élevés et du soutien des gouvernements aux flottes étrangères.

La journée de 8 heures était appliquée sur les navires marchands français depuis 1924.

Les Etats-Unis eux-mêmes pratiquaient une durée de 56 heures, et l'Angleterre n'avait abandonné le régime de 84 heures qu'en 1936. D'après M. Georges Hecquet (2) les durées de travail hebdomadaires dans les principales flottes du monde étaient en 1937 les suivantes :

Danemark, Hollande, Japon, Norvège, Suède.....	84 heures
Grande-Bretagne	64 —
Etats-Unis, Italie, U. R. S. S.	56 —
France	40 —

(1) 1932.

(2) Délégué de l'Armement français au Comité consultatif du Charbon.

Avant les augmentations des salaires de 1936-1937, les salaires de nos marins étaient en francs Poincaré, au taux de 1929, tandis que dans la plupart des industries ils étaient inférieurs à ceux des années de prospérité.

Enfin les gouvernements étrangers s'étaient tous préoccupés, depuis longtemps, de soutenir leurs flottes marchandes. Ce soutien pouvait revêtir les formes les plus diverses : subventions, crédits, exclusivités de trafic. Il pouvait même affecter, comme fait remarquer M. Laffite-Laplace, « des formes détournées par la voie des tarifs préférentiels appliqués par différents pays aux soutes de leurs steamers nationaux. Ce seul élément, fait remarquer l'auteur de l'économie charbonnière de la France, peut fonder un handicap sérieux pour l'armement français ».

*L'aide du gouvernement à la flotte marchande
et plus spécialement à la flotte charbonnière française*

Elle a été rendue nécessaire, dit en substance le rapport d'enquête de 1937 (1), par le contingentement des charbons et par la dévaluation de la livre. Avant l'alignement monétaire du franc de 1936, les taux des frets ne couvraient les dépenses d'armement que dans la proportion de 90 % pour Rouen, 76 % pour Bordeaux, 70 % pour Marseille.

Antérieurement à 1931, nous trouvons déjà le décret du 28 janvier 1922, pris en exécution de la loi du 9 août 1921. Ce décret instituait le « droit de préférence » du pavillon français. Si les importateurs — ou leurs mandataires — ne trouvaient pas de bateaux français, ou si l'office de renseignements ne leur en procurait pas, ils recouvraient leur liberté d'affréter en navires étrangers. Après 1931, nous trouvons successivement :

A) *La loi Tasso* — et ses diverses reconductions et prorogations — elle institua des allocations aux navires marchands, par tonneaux de jauge brute et par jour d'armement administratif, avec majoration pour dépassement de vitesse.

B) *Le décret-loi du 30 octobre 1935* : Ce décret-loi obligea tous les services publics ou concédés à donner la préférence aux navires battant pavillon français pour le transport des cargaisons leur

(1) Rapport d'enquête sur le Marché Charbonnier.

appartenant, ou leur étant destinées. Il introduisait, d'autre part, la notion d'un fret français, en harmonie avec le fret international, toutes choses égales. C'est ainsi que l'article 2 décidait que le Ministre de la marine marchande pouvait « accorder des dérogations à cette obligation, soit en cas de nécessité urgente, soit, enfin, dans le cas où l'armement français cesserait de maintenir aux chargeurs toutes conditions égales des tarifs de fret, en harmonie avec ceux des frets étrangers ».

C'était, dit le rapport d'enquête, reconnaître la légitimité d'un surfret que l'importation paierait à l'armement français. A l'égard des charbons importés ce surfret, dont le taux fut établi par un barème, constituait une charge supplémentaire de 1/ pour les ports de la Manche, de 2/ pour ceux de la Méditerranée.

(En 1936 même, une évaluation fournie lors d'une réunion du Syndicat Professionnel des Producteurs et Distributeurs d'Energie Electrique, fait ressortir à 1/7 1/2, soit à cette époque 6 fr. 10, la majoration des frets français admise par rapport au fret britannique pour Rouen (1).)

Dans le courant de 1936, les armateurs ont demandé une augmentation de 8 % de ces surfrets, en raison des augmentations de salaires et des nouvelles charges sociales. Cette question, à l'étude au moment de la dévaluation, perdit tout intérêt depuis.

c) *La loi du 18 août 1936, sur l'organisation du marché charbonnier* : elle a obligé l'importation libre à confier 40 % de ses cargaisons à l'armement français.

Ces mesures ont d'emblée provoqué une augmentation des cargaisons sous pavillon français. En 1937, le taux des frets français étant devenu inférieur au taux mondial, les navires français ont été recherchés. Mais en 1938, la tendance s'étant inversée à nouveau, le gouvernement intervint par le décret du 6 août 1938. Le rapport au Président de la République au sujet des mesures contenues dans ce décret précise qu'il est pris en suite d'un décret-loi du 17 juin 1938, en vue d'assurer la stricte application du décret-loi du 30 octobre 1935 et de l'article 7 de la loi du 18 août 1936. En conséquence, sont fixées par ce texte, les conditions de substitution du Bureau des Transports Maritimes à l'office de renseignements établi par l'article 5 de la loi du 9 août

(1) *Journal des Charbonnages*, 19 février 1936.

1921, les modalités du contrôle de l'application du décret et de la loi précédente, et le montant des indemnités compensatrices destinées à sanctionner les infractions constatées. Celles-ci peuvent aller de 10 à 100 % du fret brut acquitté par l'assujetti. Il est prévu que celui-ci aura été appelé à fournir préalablement toutes explications utiles.

La notion du fret en harmonie avec les frets étrangers, toutes choses égales d'ailleurs, est rappelée pour l'octroi des dérogations.

En résumé, bien que la flotte charbonnière française ait été relativement protégée, elle était loin de suffire à l'acheminement de nos importations. Elle n'aurait pu, mettant les choses au mieux, transporter plus de 6 millions de tonnes de combustibles annuellement. Elle manquait surtout de petits navires de 600 à 1.500 tonneaux, réclamés par les importateurs, pour la souplesse de leur exploitation et leur influence sur la présentation des produits, et l'importance des déclassements.

III

L'importation par voie ferrée

Disons rapidement quelques mots de l'importation par voie ferrée, qui intéressait surtout les régions du Nord et de l'Est. Par la voie ferrée nous sont parvenues, en 1938, 6,2 millions de tonnes de houille, principalement des charbons belges, allemands et néerlandais. En principe, le prix de transport en France était celui du tarif général (tarif de 1928 — majoré à 4 reprises du 1^{er} janvier 1937 à fin 1938 — la majoration atteignant en moyenne environ 70 %). Outre les tarifs internationaux de transit, dont bénéficiaient les charbons anglais, belges et allemands à destination de la Suisse et de l'Italie, nous devons signaler des barèmes spéciaux établis après accord entre les chemins de fer français et étrangers et appliqués aux charbons destinés aux cokeries minières ou métallurgiques, ou aux cokes destinés à notre sidérurgie lorraine.

Enfin, mentionnons qu'une proposition de la S. N. C. F., tendant à instaurer un prix spécial pour les charbons belges acheminés par voie ferrée sur la région parisienne en date du 30 août 1938, a été ajournée à fin 1938 et n'a pas eu de suite. Le rejet définitif en a été prononcé le 14 février 1939.

IV

L'importation par voie fluviale

Elle a porté en 1938 sur 4,9 millions de tonnes, y compris l'importation rhénane. Elle comportait, outre le petit tonnage de charbons anglais débarqué pour nos régions du Nord, à Gand et Anvers, surtout des charbons belges, hollandais, allemands.

Seule la navigation rhénane peut permettre l'emploi de gros chalands de 600 à 1.500 tonnes, le gabarit normal de nos canaux exige des péniches ne dépassant pas 280/300 tonnes.

L'entrée en France des bateaux étrangers avait été réglementée. Les mesures prises s'appliquent aux bateaux belges et aux bateaux sarrois.

A) *Les bateaux belges*, qui pouvaient autrefois séjourner un an en territoire français à partir du moment où ils avaient pénétré chez nous avec leur chargement, étaient soumis aux dispositions de l'arrêté interministériel du 26 août 1932.

Ils étaient tenus de regagner l'étranger, soit dans un délai de 60 jours s'il s'agissait d'un transport pour la zone I, c'est-à-dire les départements au nord de la Seine, soit dans un délai de 120 jours s'il s'agissait des départements situés au sud. De plus, il leur était interdit de prendre un chargement en territoire français, sauf si ce travail les rapprochait de la frontière.

Une circulaire ministérielle de décembre 1932 avait précisé et assoupli certaines de ces obligations.

Les bateaux belges ne pouvaient entrer à vide sous le régime de la soumission non cautionnée qu'à la condition de présenter avant de franchir la frontière un contrat régulier d'affrètement pour l'exportation d'une cargaison à prendre en France. D'autre part, l'obligation de se rapprocher de la frontière devait être interprétée libéralement, sans que le trajet le plus court pour sortir de France pût être rigoureusement imposé. La sortie par Strasbourg et Huningue pouvait être autorisée.

B) *Les bateaux sarrois*. — Le régime des bateaux sarrois a été, du 11 janvier 1925 (début de l'union douanière franco-sarroise) jusqu'à l'accord franco-allemand du 21 février 1935, celui des bateaux français à condition ;

1° D'appartenir à un propriétaire sarrois domicilié en Sarre ;

2° D'être immatriculé dans un bureau d'inscription sarrois ;

3° Si cette immatriculation était postérieure au 11 janvier 1925, d'avoir été construit à l'intérieur du cordon douanier franco-sarrois ou, à défaut, d'avoir payé les droits d'importation.

L'accord du 21 février 1935, faisant suite au plébiscite en faveur de l'Allemagne, a prévu que les transports par voie d'eau des charbons des Mines de la Sarre à destination de la France seraient partagés à raison de : 60 % pour les bateaux allemands et 40 % pour les bateaux français.

L'avenant du 14 mai 1937 a réglé les modalités de délivrance des sauf-conduits gratuits pour les bateliers français ou allemands à l'occasion du passage de frontière résultant de ces transports. Il a décidé en outre que si, pendant un mois déterminé, l'une des parties n'avait pas entièrement transporté la quantité normale de charbon qui lui était attribuée, la quote part revenant à cette partie dans les chargements quotidiens serait, pendant les 5 mois qui suivraient, augmentée de 10 % jusqu'à ce que le reliquat soit résorbé. A l'expiration du cinquième mois le déficit qui pourrait subsister serait annulé.

L'avenant n'a pas, toutefois, fait droit à la demande des transporteurs français visant à réserver à leurs bateaux environ 40 % des tonnages exportés de France vers la Sarre, de façon que chaque voyage de charbon puisse trouver sa contre-partie.

Les frets fluviaux payés par les charbons importés. — Le fret de Charleroi-Paris, considéré comme un fret de base en matière de charbon importé par voie fluviale était de 39 fr. 75 en 1931. Il baissa graduellement jusqu'à 28 fr. 75 en 1935 pour remonter à 32 francs en janvier 1936.

Le tableau suivant donne pour les années 1936, 1937 et 1938, les frets de Charleroi et de Sarrebrück pour Paris et pour Lyon. Nous y avons ajouté les frets de Rouen à Paris et de Strasbourg à Dijon et à Lyon. Bien que ne s'appliquant pas à l'importation par voie fluviale proprement dite, ils sont cependant intéressants à connaître, les trafics de charbons importés par ces deux grands ports charbonniers étant notables.

Frets fluviaux en 1936 (en francs)

Dates	CHARLEROI		ROUEN-PARIS	SARREBRUCK		STRASBOURG	
	Paris	Lyon		Paris	Lyon	Lyon	Dijon
6/1/36	32	64					
8/2/36			15 à 15,50				
28/2/36			14,75 à 15,25				
13/3/36			14,25 à 14,75				
18/3/36				37,25			
17/4/36			12,50 à 13				
28/4/36	27	56	12,25 à 12,75				
12/5/36	26	55		36,50			
18/5/36	25	53					
2/6/36	24	47	12 à 12,50				
8/6/36	24	53			53		
15/6/36	24	53					
22/6/36	24	53					
29/6/36	24	53					
13/7/36	26	53					
19/7/36	28	54					
27/7/36	28	54	14 à 14,50				
24/8/36	30	55					
31/8/36	30	55		36,50			
14/9/36	29	56		36,50			
21/9/36	29	56				43	
28/9/36	28	58		36,50	53		31
5/10/36	31	61					
12/10/36	33	63					
12/11/36				36,50	52,50		
16/11/36	40	76		36,50	53		
24/11/36	40	76	20		56,50		
1/12/36	43	78			56,50		
7/12/36	43	78	21				
15/12/36	43	78		40	48		

Frêts fluviaux en 1937 (en francs)

Dates	CHARLEROI		ROUEN-PARIS	SARREBRUCK		STRASBOURG	
	Paris	Lyon		Paris	Lyon	Lyon	Dijon
28/12/36	46	80					
4/1/37	44	80	21 à 22				
11/1/37	41	78					42
18/1/37	40	76	21 à 22				
25/1/37	40	74				55	42
1/2/37	38	72					
8/2/37	37	70					
15/2/37	37	70					
22/2/37	37	70					
1/3/37	37	70					
8/3/37	37	70		52			
2/4/37			23	52	69	53,5 + 2 à 4 %	41 + (2 à 4)
30/5/37					67		
5/6/37					67	55	43
22/6/37					68		
18/9/37			16	57,75	71,25		
				(L.-Vaise)			
25/10/37	45	90	18,50				
8/11/37	50	95					
15/11/37	50	95					
24/11/37	50	95		51	61		
29/11/37	48,50	95					
6/12/37	49,50	95	22	61,75	78,25		
				(P.-Tolbiac)			
13/12/37	50	95					
20/12/37						61	47
27/12/37	50	95					

Frets fluviaux en 1938 (en francs)

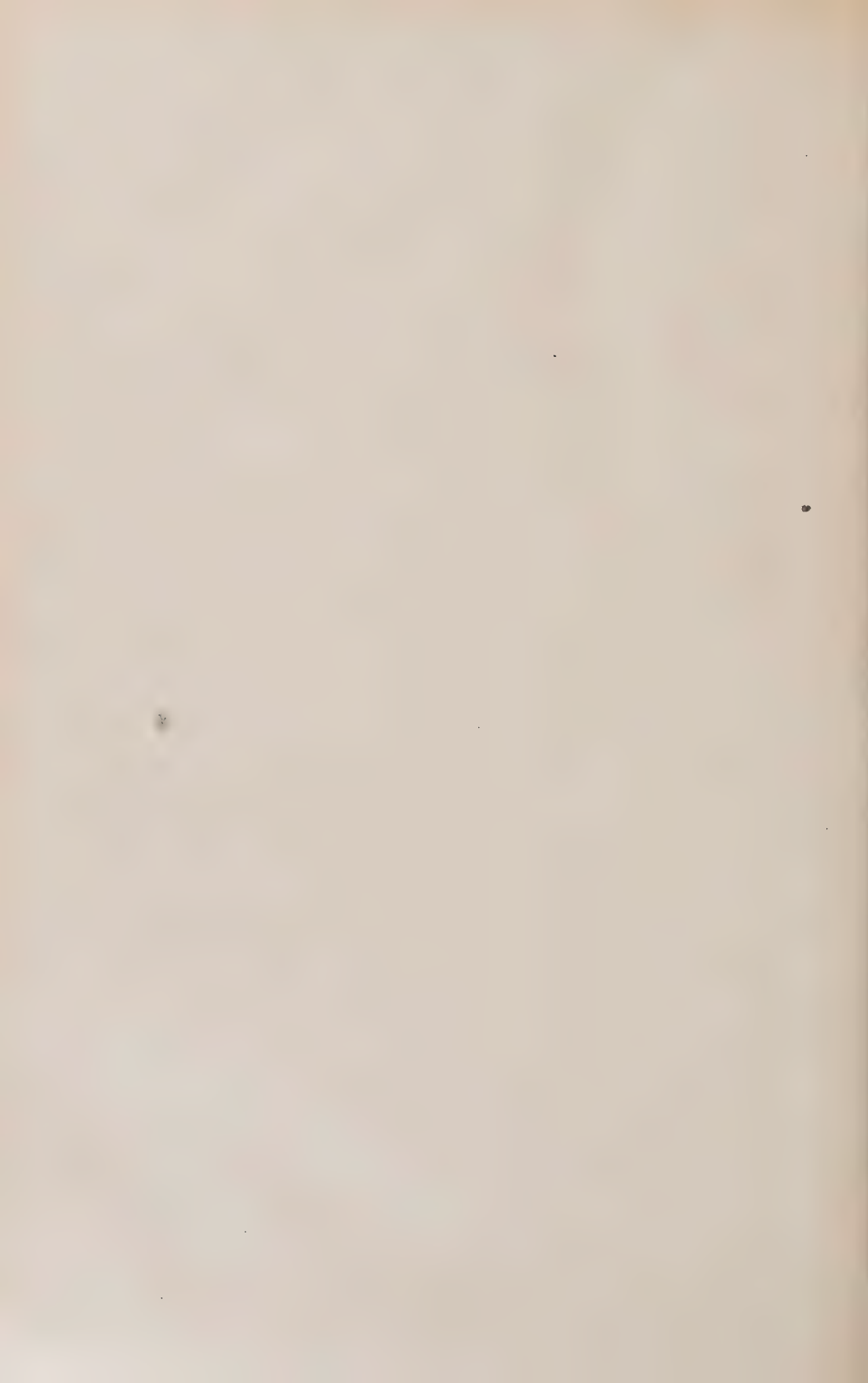
Dates	CHARLEROI		ROUEN-PARIS	SARREBRUCK		STRASBOURG	
	Paris	Lyon		Paris	Lyon	Lyon	Dijon
4/1/38			22 à 23				
10/1/38	47	95					
17/1/38	47	95					
31/1/38	50	95	21,75				
21/2/38	47	90	19				
26/2/38			19,50	66,25	84	67,50	52
				(P.-Tolbiac)			
18/3/38	46	83	20				
23/3/38	47-48	83	20				
1/4/38			19 à 20	69	87	70	52
8/4/38			19 à 20	69	87	70	52
11/4/38	52	90	20 à 20,50				
5/5/38	48	86	22			70	52
18/5/38			22	69			
				(P.-Tolbiac)			
1/6/38	54	110	21,50	71,50	90	70	52
27/6/38			20,50			70,50	52
1/9/38	53	105		Fret identique en			
6/9/38	50			juin-juillet-août			
12/9/38	54	105		septembre			
20/9/38	54						
3/10/38							
10/10/38	58	105	20,50	Fret inchangé			
24/10/38	58	110		depuis juin			
4/11/38				71,50	87,75		
				(Tolbiac) (Vaise)			
14/11/38	65	115	25			70,50	52
30/11/38	67	115			93	77,50	56
9/12/38			25 (St-Denis)				
14/12/38	63	110					
Avril 39			27,50				

CHAPITRE X
Annexe N° 1 — STATISTIQUE DE L'O. S. H.

I

Importations en 1938 en tonnes

	G ^{de} -Bretagne	Allemagne	Belgique	Pays-Bas	Pologne	Autr. Pays	Total
Ports Maritimes							
Lignite	—	—	—	—	—	1	1
Anthracite	623.768	7.616	365	2.499	—	324.883	959.131
Houille	5.631.39	1.769.536	291.277	242.097	1.418.221	163.146	9.515.667
Coke	15.977	—	21.936	240	4.940	2.650	45.743
Agglomérés	117.620	3.127	7.894	17.991	—	825	147.457
Briq. de lignite	—	100	—	—	—	—	100
Total	6.388.755	1.780.379	321.472	262.827	1.423.161	491.505	10.668.099
Points Frontières Terrestres							
Lignite	—	19.218	—	20	—	—	19.238
Anthracite	8.738	344.146	648.163	110.560	—	7.788	1.119.395
Houille	76.297	3.391.511	2.618.489	845.068	152.613	139	7.084.117
Coke	—	1.074.365	580.208	609.297	—	51.925	2.315.795
Agglomérés	—	9.882	530.780	115.929	—	20	656.611
Briq. de lignite	—	228.733	322	786	—	—	229.841
Total	85.035	5.067.855	4.377.962	1.681.660	152.613	59.872	11.424.997
Ensemble Ports Maritimes et Points Frontières Terrestres							
Lignite	—	19.218	—	20	—	1	19.239
Anthracite	632.506	351.762	648.528	113.059	—	332.671	2.078.526
Houille	5.707.687	5.161.047	2.909.766	1.087.165	1.570.834	163.285	16.599.784
Coke	15.977	1.074.365	602.144	609.537	4.940	54.575	2.361.538
Agglomérés	117.620	13.009	538.674	133.920	—	845	804.068
Briq. de lignite	—	228.833	322	786	—	—	229.941
Total	6.473.790	6.848.234	4.699.434	1.944.487	1.575.774	551.377	22.093.096



CHAPITRE X
Annexe N° 1 — STATISTIQUE DE L'O. S. H.

II

Importations en 1937 en tonnes

	G ^{de} -Bretagne	Allemagne	Belgique	Pays-Bas	Pologne	Autr. Pays	Total
Ports Maritimes							
Anthracite	990.834	18.598	100	327.066	153	467.412	1.477.222
Houille	8.182.502	2.603.453	88.099	125	1.357.155	93.452	12.651.727
Coke	16.585	4.054	11.755	4.910	9.968	9.591	56.863
Agglomérés	243.398	11.146	6.718	24.962	103	451	286.778
Briq. de lignite	—	—	—	—	—	—	—
Total	9.433.319	2.637.251	106.672	357.063	1.367.379	570.906	14.472.590
Points Frontières Terrestres							
Anthracite	15.571	497.595	647.135	142.889	20	14.949	1.316.159
Houille	235.633	4.874.771	2.669.772	1.131.950	258.144	1.017	9.171.287
Coke	—	2.347.254	610.832	762.304	—	83.076	3.803.466
Agglomérés	—	16.921	530.462	130.322	—	16	677.721
Briq. de lignite	—	383.558	102	1.223	—	112	384.995
Total	294.204	8.120.099	4.458.303	2.168.688	258.164	99.170	15.353.628
Ensemble Ports Maritimes et Points Frontières Terrestres							
Anthracite	1.004.405	516.193	647.235	143.014	173	482.361	2.793.381
Houille	8.418.135	7.478.224	2.757.870	1.459.016	1.615.299	94.469	21.823.014
Coke	16.585	2.351.308	622.587	767.214	9.968	92.667	3.860.329
Agglomérés	—	28.067	537.180	155.284	103	467	964.499
Briq. de lignite	243.398	383.558	102	1.223	—	112	384.995
Total	9.682.523	10.757.350	4.564.975	2.525.751	1.625.543	670.076	29.826.218

CHAPITRE X
Annexe N° 1 — STATISTIQUE DE L'O. S. H.

III
Importations en 1936 en tonnes

	Gr ^{de} -Bretagne	Allemagne	Belgique	Pays-Bas	Pologne	Autr. Pays	Total
Ports Maritimes							
Anthracite	1.026.351	11.622	—	2.216	111	387.340	1.427.640
Houille	6.017.654	1.685.162	90.675	187.577	1.057.129	31.320	9.069.517
Coke	8.879	2.480	6.799	—	288	1.117	19.563
Agglomérés	124.140	5.777	10.487	23.850	19	702	164.975
Briq. de lignite	—	775	—	—	—	—	775
Total	7.177.024	1.705.816	107.961	213.643	1.057.547	420.479	10.682.470
Points Frontières Terrestres							
Anthracite	12.121	438.958	582.374	227.633	1.026	22.415	1.284.527
Houille	143.343	3.743.255	2.271.127	641.063	56.453	42	6.855.283
Coke	202	1.569.454	508.458	463.630	—	1	2.541.745
Agglomérés	—	39.270	333.455	79.061	—	40	451.826
Lignite	—	18.238	—	161	—	1	18.400
Briq. de lignite	—	380.866	25	2.672	—	—	383.563
Total	155.666	6.190.041	3.695.439	1.414.220	57.479	22.499	11.535.344
Ensemble Ports Maritimes et Points Frontières Terrestres							
Anthracite	1.038.472	450.580	582.374	229.849	1.137	409.755	2.712.167
Houille	6.160.997	5.428.417	2.361.802	828.640	1.113.582	31.362	15.924.800
Coke	9.081	1.571.934	515.257	463.630	288	1.118	2.561.308
Agglomérés	124.140	45.047	343.942	102.911	19	742	616.801
Lignite	—	18.238	—	161	—	1	18.400
Briq. de lignite	—	381.641	25	2.672	—	—	384.338
Total	7.332.690	7.895.857	3.803.400	1.627.863	442.978	1.115.026	22.217.814

CHAPITRE XI

L'utilisation des charbons importés

Statistiques et pourcentages

Nous donnons dans ce chapitre la répartition par qualités et par calibrage, la répartition par industries d'utilisation, la répartition par régions et départements.

Les sources sont les statistiques de l'O. S. H., celles du Bureau de documentation minière ainsi que les chiffres extraits du rapport d'enquête sur l'organisation du marché charbonnier français, et de l'Economie Charbonnière de la France (Laffite-Laplace).

I

Répartition par qualités et calibrages

Le tableau n° I donne les importations de 1928 à 1938 inclus, décomposées en anthracite, houille et lignite, coke, briquettes de lignite, agglomérés. Jusqu'en 1933 inclus, seuls étaient donnés les totaux partiels relatifs à la houille, au coke et aux agglomérés.

La statistique est celle de l'O. S. H. Elle donne les milliers de tonnes, jusqu'au 18 février 1935, pour l'Union douanière franco-sarroise ; depuis cette date, pour la France seule. Les coefficients de conversion utilisés sont les coefficients habituels.

TABLEAU I. — Importations de 1928 à 1938

Année	Anthrac.	Houille crue autre	Lignite	Total H.	Coke	Briqu. Lignite	Agglom.	Total conv. en houille
1928				17.511	5.368		1.161	25.557
1929				23.670	5.451		1.298	31.950
1930				24.767	4.566		1.380	31.972
1931				23.088	3.308		1.571	28.950
1932				17.864	1.963		1.091	21.419
1933				17.954	2.246		1.018	21.811
1934	2.705	13.991		16.696	2.199	423	518	20.419
1935	2.723	15.169		17.892	2.118	394	515	21.481
1936	2.712	15.925	18	18.655	2.561	384	617	22.907
1937	2.789	21.841		24.630	3.860	385	965	30.890
1938	2.079	16.605	19	18.703	2.362	230	804	22.724

Le tableau II donne, pour 1938, la décomposition par qualités, calibre et nature de houille (statistique du Bureau de documentation minière), en tonne :

TABLEAU II. — Importations en 1938

	Anthracite maigre $\frac{1}{2}$ gras	Gras	Flamb. Houille	Coke	Agglom.	Lignite
Moins de 30 m/m	4.074.337	3.813.568	835.812			
Plus de 120 m/m	1.298.024	2.554.837	516.582			
De 30 à 120 m/m	2.720.282	1.052.838	1.483.309			
Total	8.092.643	7.421.243	2.835.703	2.309.687	782.095	255.517

II

Répartition par industrie d'utilisation

Nous donnons la statistique du bureau de documentation minière pour 1937 et 1938 (en tonnes) :

TABLEAU III. — Répartition par industries d'utilisation

	1938	1937
1. Mines et Cokeries	3.401.677	4.360.455
2. Gaz (Cokeries exclues)	1.274.606	1.619.312
3. Electricité	907.606	1.155.872
4. Chemins de Fer	3.172.444	5.131.014
5. Usines métallurgiques, fonderies, constructions mécaniques, automobiles	3.019.625	4.961.007
6. Cimenteries, fours à chaux et à plâtre, briquet- teries, tuileries	187.419	312.393
7. Industries chimiques y compris les industries du pétrole	132.513	254.391
8. Verreries, faïenceries, porcelaines, poteries, céra- miques, tuyaux en grès	51.398	52.937
9. Agriculture, alimentation, meuneries, sucreries, huileries, distilleries	82.939	84.048
10. Navigations maritimes	854.437	788.011
11. Autres industries	2.595.438	3.674.223
12. Usages domestiques (dont économats des Chemins de Fer)	1.252.852	1.646.536
13. Marchands de charbon	4.223.934	5.401.730

Nous pouvons rapprocher de ce tableau celui des consommations de charbons français par industries d'utilisation en 1938 (statistique de l'O. S. H.), en notant que les rubriques étant différentes, il convient :

— de comparer le tonnage global, mines, cokeries et métallurgie du bureau de documentation, au tonnage métallurgie de l'O. S. H. ;

— de rapprocher la somme des rubriques 6 à 11 incluses du bureau de documentation, de la rubrique fabriques et manufactures de l'O. S. H.

**TABLEAU IV. — Livraisons des houillères
ayant adhéré à l'accord inter bassins de 1932
(98, 92% de la production nette en 1938)**

	Houille et lignite	Boulets	Briquettes	Coke	Combust. spéciaux	Total converti en houille
Grands réseaux	4.716.373	249.748	875.590	53.678	16.007	5.839.071
Navigation fluviale et maritime	39.127	77	107.125	370	10	137.544
Usines à gaz	2.676.914	2.532	8	14.341	6.603	2.705.057
Usines électriques	2.080.615	223	287	60.025	834	2.160.024
Usines métallurg. const. mécaniq ^{es}	3.353.189	17.537	58.751	2.528.508	5.500	6.616.513
Fabr ^{es} & manufact ^{es}	8.444.200	21.288	121.220	446.155	25.282	9.183.118
Chauffage domest. et consom. div.	7.579.228	3.192.133	254.854	796.707	396.869	13.312.270

Le rapport d'enquête sur l'organisation du marché charbonnier donne des renseignements relatifs à l'année 1934. Pendant cette année, où la consommation a été de 71 millions de tonnes, les différentes industries ont absorbé les tonnages ci-après :

**TABLEAU V. — Tonnages consommés par industries en 1934
(en milliers de tonnes)**

	Consommation totale	Charbons étrangers
Mines	5,2	
Métallurgie	10,4	6,5
Chemins de Fer	10,2	3,5
Gaz	4,1	1,8
Electricité	4,7	0,6
Soutes	1	1
Foyers domestiques	16,5	4,6
Industries diverses	18,9	6,6

Si nous reprenons les statistiques de 1938, et si nous les comparons d'une part aux ordres de grandeurs donnés par le tableau V,

et aux renseignements fournis par M. Laffite-Laplace dans l'Economie charbonnière de la France, nous pouvons en tirer les conclusions suivantes :

Grands réseaux. — Les grands réseaux ont consommé (en millions de tonnes) :

En 1913	5,03	en charbons étrangers sur	9,07	au total, soit	55,5	%
1928	4,4	—	—	— 10,92	—	— 40,3
1934	3,5	—	—	— 10,2	—	— 34,3
1937	5,1	—	—	— 9,6	—	— 53
1938	3,7	—	—	— 9,6	—	— 38,3

La part des charbons étrangers a baissé jusqu'en 1937, année où l'importation a marqué « une pointe » appréciable en raison de la faiblesse de notre production. Elle a abandonné en 1938 la presque totalité du terrain gagné.

Nos chemins de fer estimaient avoir besoin de certains charbons étrangers à haut pouvoir calorifique pour la chauffe des trains rapides. De plus, les réseaux de l'Etat et du P. O. Midi étaient particulièrement bien placés pour recevoir, à des prix avantageux, les charbons anglais importés par voie de mer.

Métallurgie. — La métallurgie (cokeries et usines métallurgiques) a consommé en 1938 6,4 millions de tonnes importées, contre 9,4 en 1937, 6,4 en 1936, et 6,5 en 1934.

Elle ne pouvait se passer des cokes métallurgiques allemands, belges ou néerlandais, ou des fines à cokes de même origine. Le tonnage importé a suivi au cours des années les fluctuations des productions de fonte et d'acier. Nous verrons qu'un régime spécial lui est appliqué en ce qui concerne les autorisations d'importation.

Industrie gazière. — L'industrie gazière a importé :

En 1928	2,09	millions de tonnes sur	4,76	consommées
1934	1,8	—	—	— 4,1
1938	1,27	—	—	— 3,97

La part de l'importation était en régression. L'industrie du gaz faisait appel à certains charbons étrangers très flambants pour améliorer la distillation.

Charbons domestiques. — L'importance des tonnages domestiques était fonction de la rigueur des hivers. Nous notons cepen-

dant avec les auteurs du rapport d'enquête une augmentation de la consommation d'année en année par l'apparition de nouvelles classes de consommateurs, fait en rapport avec l'augmentation générale du bien-être. Cette orientation n'était pas sans réaction sur les tonnages importés, mais la hausse des cours de ceux-ci, en relation avec la dépréciation du franc et l'effort des Mines françaises pour alimenter le marché, ont eu des influences contraires.

III

Statistique par départements et par régions, parts relatives des charbons français et des charbons importés

Nous donnerons deux statistiques :

1° Les tonnages de charbons importés par départements, en 1938 et 1937 (chiffres du bureau de documentation minière — en tonnes — les départements étant énumérés par ordre alphabétique).

2° Les tonnages de charbons importés et les tonnages de charbons français par départements — ceux-ci étant classés par régions — pour les années 1929 et 1938.

(Les tonnages de 1929 sont tirés de l'ouvrage de M. Laffite-Laplace. — Les tonnages de 1938 sont ceux de la statistique de l'O. S. H. et du bureau de documentation minière).

TABLEAU VI. — Importations des charbons, coques et agglomérés
tonnage total par départements destinataires

Départements	Tonnage 1938.	Tonnage 1937
Ain	7.981	14.291
Aisne	77.405	116.983
Allier	6.262	14.350
Alpes (Basses)	2.081	17.571
Alpes (Hautes)	22.643	23.204
Alpes Maritimes	196.673	225.157
Ardèche	3.175	11.211
Ardennes	267.792	347.590
Ariège	1.958	5.729
Aube	27.188	44.518

Départements	Tonnage 1938	Tonnage 1937
Aude	1.165	1.094
Aveyron	35	1.530
Belfort (Territoire de)	15.106	29.632
Bouches-du-Rhône	250.303	381.783
Calvados	857.110	1.100.279
Cantal	40	1.507
Charente	6.083	19.382
Charente-Inférieure	257.659	411.078
Cher	8.358	15.141
Corrèze		675
Corse	5.958	11.020
Côte-d'Or	44.254	54.028
Côtes-du-Nord	78.731	77.596
Creuse	355	530
Dordogne	442	5.007
Doubs	38.428	60.894
Drôme	6.285	10.223
Eure	7.091	10.163
Eure-et-Loir	18.018	27.870
Finistère	245.526	246.633
Gard	225	588
Garonne (Haute)	19.947	57.234
Gers	3.600	230
Gironde	625.983	868.799
Hérault	40.300	47.414
Ile-et-Vilaine	166.459	215.560
Indre	3.453	4.861
Indre-et-Loire	2.097	7.886
Isère	6.400	31.598
Jura	8.782	12.406
Landes	40	4.580
Loir-et-Cher	3.095	5.069
Loire	14.076	24.673
Loire (Haute)	218	758
Loire-Inférieure	689.411	931.819
Loiret	13.767	21.429
Lot	50	180
Lot-et-Garonne		3.674
Lozère	44	90
Maine-et-Loire	12.718	14.507
Marne	122.119	132.937
Marne	84.560	115.961
Marne (Haute)	23.122	32.449
Mayenne	1.290	1.488
Meurthe-et-Moselle	2.027.535	3.167.278
Meuse	43.103	69.228
Morbihan	147.546	202.440
Moselle	2.246.018	3.301.644
Nièvre	4.702	6.605
Nord	1.185.129	1.705.156
Oise	27.268	50.929

Départements	Tonnage 1938	Tonnage 1937
Orné	610	3.564
Pas-de-Calais	367.759	694.681
Puy-de-Dôme	555	6.583
Pyrénées (Basses)	315.118	356.031
Pyrénées (Hautes)	488	2.260
Pyrénées-Orientales	2.603	2.528
Rhin (Bas)	1.199.327	1.338.384
Rhin (Haut)	92.429	193.050
Rhône	112.305	133.047
Saône (Haute)	13.524	17.692
Saône-et-Loire	28.200	46.490
Sarthe	1.140	4.605
Savoie	7.858	12.650
Savoie (Haute)	10.718	23.774
Seine	2.729.992	3.190.230
Seine-et-Marne	76.428	112.012
Seine-et-Oise	183.223	359.612
Seine-Inférieure	1.795.100	2.390.877
Sèvres (Deux)	725	2.039
Somme	22.314	26.320
Tarn	3.350	421
Tarn-et-Garonne	260	1.488
Var	34.155	36.499
Vaucluse	1.975	3.219
Vendée	47.598	66.583
Vienne	360	6.219
Vienne (Haute)	5.778	4.590
Vosges	60.331	111.344
Yonne	18.655	24.542
Chemins de Fer	3.712.444	5.130.196
Economat des Chemins de Fer.....	19.967	21.281
Avitaillement des Navires	854.437	787.979
Total général	21.696.888	29.441.929

TABLEAU N° VII

CONSOMMATION PAR DEPARTEMENT EN 1929

En milliers de tonnes ; équivalent en houille

(non compris la consommation des grands réseaux)

Départements	Charbon français	Charbon sarrois	Charbon étranger	Total	% français
I. - NORD					
Aisne	844	8	201	1.053	80,5
Nord	10.230	66	1.422	11.718	86
Oise	750	12	85	847	88,5
Pas-de-Calais	5.407		596	6.003	90
Somme	764	2	124	890	85,5

Départements	Charbon français	Charbon sarrois	Charbon étranger	Total	% français
II. - RÉGION PARISIENNE					
Seine	4.627	259	3.769	8.655	53,5
Seine-et-Marne	371	38	135	544	68
Seine-et-Oise	1.374	105	803	2.282	60

III. - RÉGION DE ROUEN					
Eure	205	12	126	343	60
Seine-Inférieure	627	6	1.805	2.438	25,7

IV. - PAYS DE LA LOIRE (partie Nord)					
Eure-et-Loir	92	4	67	163	81
Loiret	212	17	59	288	74
Loir-et-Cher	93	8	18	119	78
Mayenne	45	1	48	94	48
Orne	108	2	66	176	61
Sarthe	105	17	74	196	53

V. - PAYS DE LA LOIRE (partie Sud)					
Indre	94	8	18	120	78
Indre-et-Loire	143	21	52	216	66
Maine-et-Loire	148	26	136	310	48
Vienne	68	5	49	122	56

VI. - LITTORAL OUEST					
Calvados	86	4	989	1.079	7,9
Charente	74	14	106	194	38
Charente-Infér.	32	4	364	400	8
Côtes-du-Nord	23	1	106	130	17,7
Finistère	28	1	219	248	11,3
Gironde	28	1	626	655	4,3
Ille-et-Vilaine	45	16	185	246	18,3
Landes	3		251	254	1,2
Loire-Inférieure	24	1	843	868	2,8
Manche	45	2	155	202	22
Morbihan	14	4	193	211	6,6
Pyrénées (Basses) ..	18		197	215	8,3
Sèvres (Deux)	46	4	50	100	46
Vendée	33	3	112	148	21

VII. - CHAMPAGNE					
Ardennes	382	46	324	752	51
Aube	169	32	63	264	64
Marne	440	69	114	623	71
Marne (Haute)	314	25	12	351	89
Meuse	131	24	94	249	52
Yonne	106	3	43	152	70

Départements	Charbon français	Charbon sarrois	Charbon étranger	Total	% français
VIII. - Est					
Belfort (Territoire) ..	38	42	47	127	30
Doubs	182	96	107	385	47
Meurthe-et-Moselle ..	2.427	756	2.761	5.944	41
Moselle	3.164	712	5.730	9.606	33
Rhin (Bas)	337	302	538	1.177	29
Rhin (Haut)	303	204	632	1.139	26,5
Saône (Haute)	140	23	22	185	76
Vosges	282	86	260	628	45

IX. - RÉGION DE LYON ET DU CENTRE

Ain	182	11	31	224	81
Allier	541	27	53	621	87
Cher	295	11	18	324	91
Corrèze	47		12	59	80
Côte-d'Or	220	13	77	310	71
Creuse	32	3	4	39	82
Isère	969	22	32	1.023	95
Jura	106	16	23	145	73
Loire	1.849	58	26	1.933	96
Nièvre	287	13	24	324	89
Puy-de-Dôme	508	5	2	515	99
Rhône	1.671	204	141	2.016	83
Saône-et-Loire	1.158	131	21	1.310	88
Savoie	225	19	30	274	82
Savoie (Haute)	119	9	25	158	78

X. - MÉDITERRANÉE

Alpes (Basses)	136	16	6	158	86
Alpes (Hautes)	30	1	2	33	90
Alpes Maritimes	141	4	200	345	41
Ardèche	315	16	10	341	92
Aude	111		7	118	94
Bouches-du-Rhône ..	1.174	36	539	1.749	67
Corse			18	18	0
Drôme	152	12	11	175	87
Gard	680	17	11	708	96
Hérault	292	2	45	339	86
Loire (Haute)	135	2		137	99
Lozère	18			18	100
Pyrénées-Orientales ..	50		11	61	82
Var	85	2	34	121	70
Vaucluse	189	7	12	217	91

Départements	Charbon français	Charbon sarrois	Charbon étranger	Total	% français
XI. - RÉGION DE TOULOUSE					
Ariège	59		5	64	92
Aveyron	410		6	416	98
Cantal	55		1	56	98
Dordogne	65	1	56	122	53
Garonne (Haute)	223		98	321	69
Gers	15		12	27	55
Lot	20		13	33	60
Lot-et-Garonne	54	1	43	98	55
Pyrénées (Hautes) ..	27		49	76	35
Tarn	523		2	525	99
Tarn-et-Garonne	46		5	51	91
Vienne (Haute)	163	21	40	224	73
France entière	48.607	3.772	26.551	78.930	62

TABLEAU N° VIII

CONSOMMATION PAR DEPARTEMENT EN 1938

En milliers de tonnes sans conversion

(non compris la consommation des grands réseaux)

Départements	Charbon français	Charbon étranger	Total	% français
I. - NORD				
Aisne	681	77	758	89,9
Nord	6.638	1.185	7.823	84,8
Oise	626	27	653	95,8
Pas-de-Calais	5.005	367	5.372	93,2
Somme	555	22	577	96,3

II. - RÉGION PARISIENNE

Seine	4.564	2.729	7.293	62,7
Seine-et-Marne	336	76	412	81,5
Seine-et-Oise	1.015	183	1.198	84,8

III. - RÉGION DE ROUEN

Eure	161	7	168	95,8
Seine-Inférieure	592	1.795	2.387	23,9

Départements	Charbon français	Charbon étranger	Total	% français
IV. - PAYS DE LA LOIRE (partie Nord)				
Eure-et-Loir	95	18	113	83,9
Loiret	215	13	228	94,4
Loir-et-Cher	81	3	84	96,5
Mayenne	36	1	37	97
Orne	97	0,	98	99,5
Sarthe	121	1	122	99

V. - PAYS DE LA LOIRE (partie Sud)				
Indre	83	3	86	96,5
Indre-et-Loire	150	2	152	98,5
Maine-et-Loire	157	12	169	92,9
Vienne	79	0,	79	99

VI. - LITTORAL OUEST				
Calvados	80	857	937	8,5
Charente	151	6	157	96,3
Charente-Inférieure	32	257	289	11,05
Côtes-du-Nord	36	78	114	31,6
Finistère	34	245	279	12,4
Gironde	80	625	705	11,6
Ille-et-Vilaine	77	166	243	33
Landes	14	0,	14	99,5
Loire-Inférieure	85	689	774	10,9
Manche	49	122	171	28,6
Morbihan	25	147	172	14,5
Pyrénées (Basses)	28	315	343	8,15
Sèvres (Deux)	66	0,	66	99,5
Vendée	50	66	116	43,2

VII. - CHAMPAGNE				
Ardennes	270	267	537	50,3
Aube	167	27	194	86
Marne	365	84	449	81,3
Marne (Haute)	116	23	139	83,5
Meuse	139	43	182	76,5
Yonne	98	18	116	83,4

VIII. - EST				
Belfort (Territoire)	51	15	66	77,3
Doubs	177	38	215	82,4
Meurthe-et-Moselle	1.420	2.027	3.447	41,1
Moselle	2.587	2.246	4.833	53,5
Rhin (Bas)	297	1.199	1.496	19,8
Rhin (Haut)	271	92	363	74,6
Saône (Haute)	112	13	125	89,6
Vosges	258	60	318	81,2

Départements	Charbon français	Charbon étranger	Total	% français
IX. - RÉGION DE LYON ET DU CENTRE				
Ain	164	7	171	96
Allier	423	6	429	98,5
Cher	212	8	220	96,4
Corrèze		0,		99,5
Côte-d'Or	162	44	206	78,6
Creuse	280	0,	280	99,5
Isère	775	6	781	99
Jura	145	8	153	94,6
Loire	1.372	14	1.386	99
Nièvre	187	4	191	98,5
Puy-de-Dôme	422	0,	422	99,5
Rhône	1.095	112	1.207	93
Saône-et-Loire	1.007	28	1.035	97,3
Savoie	198	7	205	96,4
Savoie (Haute)	138	10	148	93,2

X. - MÉDITERRANÉE

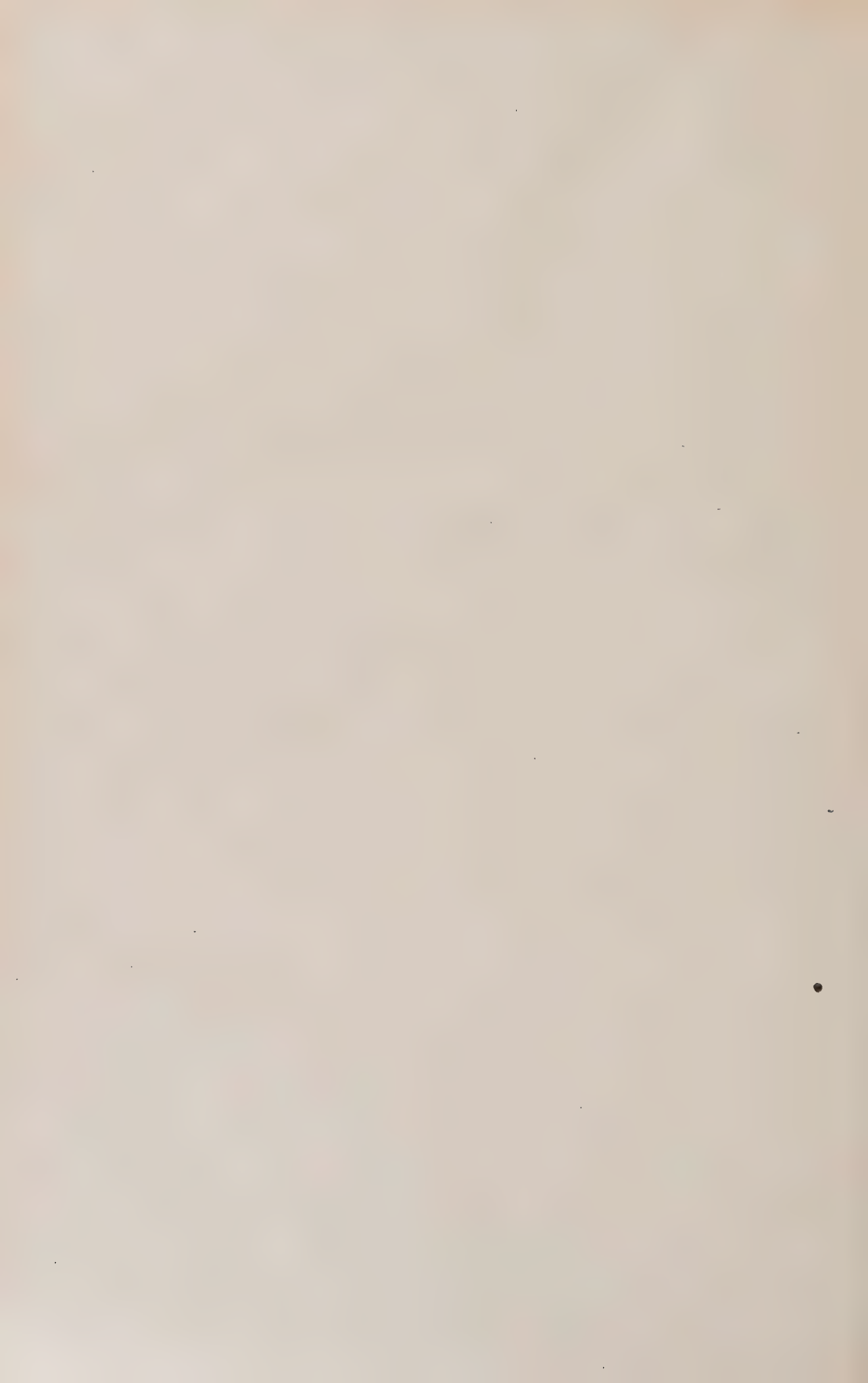
Alpes (Basses)	153	2	155	98,5
Alpes (Hautes)	44	22	66	66,5
Alpes-Maritimes	108	196	304	35,5
Ardèche	137	3	140	98
Aude	96	1	97	98,7
Bouches-du-Rhône	840	250	1.090	77
Corse		5	5	0
Drôme	128	6	134	95,5
Gard	496	0,	496	99,5
Hérault	214	40	254	84,2
Loire (Haute)	105	0,	105	99,5
Lozère	20	0,	20	99,5
Pyrénées-Orientales	44	2	46	95
Var	96	34	130	73,6
Vaucluse	154	1	155	99,3

XI. - RÉGION DE TOULOUSE

Ariège	52	1	53	98
Aveyron	178	0,	178	99,5
Cantal	92	0,	92	99,5
Dordogne	63	0,	63	99,5
Garonne (Haute)	352	19	371	95,8
Gers	16	3	19	84,1
Lot	18	0,	18	99,5
Lot-et-Garonne	80	0,	80	99,5
Pyrénées (Hautes)	36	0,	36	99,5
Tarn	260	3	263	98,9
Tarn-et-Garonne	47	0,	47	99,5
Vienne (Haute)	141	5	146	96,7

QUATRIÈME PARTIE

**La Concurrence
sur le Marché Français**



Les facteurs de la concurrence et les dumpings

La compétition sur les marchés du charbon s'est ouverte dès la fin de la disette charbonnière d'après-guerre, en 1925, ainsi que nous l'avons vu. Les grands pays producteurs européens s'y sont présenté avec des avantages divers résultant des conditions naturelles, et ils ont soutenu la lutte selon leurs comportements traditionnels. Pour la plupart, l'exportation charbonnière était une nécessité. Le déclin des ventes extérieures faisait apparaître la menace de désordres économiques ou sociaux. Les dumpings naquirent de cette nécessité : de bonne heure, les producteurs et leurs organisations, par la suite les gouvernements eux-mêmes, mirent en œuvre les moyens les plus variés destinés à compenser les inégalités naturelles.

La France était le plus gros importateur du monde. Son marché présentait une importance exceptionnelle pour les vendeurs. Ils s'y sont affrontés dans des circonstances particulièrement sévères lors de la grande crise de 1931 à 1936. En 1937, la tendance a paru s'inverser pour une longue période, mais 1938 vit une nouvelle dépression. C'est alors qu'eurent lieu les négociations relatives à l'entente européenne du charbon. Après quelles luttes était-on parvenu à l'idée de cette trêve, et quelles en avaient été les conséquences pour le marché français ? C'est ce qu'il nous faut examiner maintenant. Nous étudierons dans ce chapitre : les facteurs de la concurrence et les dumpings ; la défense du marché et l'évolution des prix feront l'objet des chapitres suivants.

I

Les facteurs de la concurrence

Les inégalités entre bassins houillers tiennent à des causes nombreuses, les unes provenant de la nature, les autres tenant aux hommes. Le gisement est plus ou moins favorable mais le mineur en tire parti avec plus ou moins de bonheur, selon son habileté.

§ 1 *Influences naturelles et facteurs humains*

Parmi les premières on doit citer la possibilité d'exploiter ou non à ciel ouvert et la profondeur des couches productrices, l'épaisseur plus ou moins forte de celles-ci, la pente plus ou moins favorable, la tenue des épontes, la fréquence des accidents, failles ou décrochements, la dureté plus ou moins grande, le grisou et le gaz carbonique plus ou moins abondants, la nature plus ou moins poussiéreuse des charbons, leur pureté plus ou moins grande, du fait soit des cendres de constitution, soit des intercalations stériles, difficiles à trier.

Il est en outre des districts miniers tirant avantage de la possession de sortes particulièrement appréciées, sans qu'il soit aisé, d'ailleurs, de discerner jusqu'à quel point un monopole peut être exercé. Nous avons déjà signalé, au sujet du bilan charbonnier français, que les diverses variétés de charbon peuvent souvent être substituées les unes aux autres. Toutefois il semble bien, par exemple, que la possession des charbons à coke de la meilleure qualité soit pour les bassins wesphaliens un avantage des plus décisifs.

Peut-on trouver un critère satisfaisant de la difficulté d'exploitation ? Il semble bien que la notion en soit trop complexe.

« On reconnaît d'une manière générale, dit le rapport d'enquête du B. I. T., que les entreprises de charbonnages des Etats-Unis, notamment celles qui exploitent des gisements de charbons bitumineux, ne se heurtent qu'à très peu de difficultés naturelles. On s'accorde également pour reconnaître que les difficultés naturelles d'exploitation atteignent ordinairement au maximum en Belgique, où le charbon doit être tiré de gîtes d'une inclinaison variable et dont l'épaisseur tombe jusqu'à 50 cm., la profondeur maxima dépassant 1.200 mètres. Entre ces deux extrêmes se placent la Pologne, les Pays-Bas et l'Allemagne dont les gisements peuvent être exploités avec une facilité relative, tandis que ceux de la Tchéco-Slovaquie, de la Grande-Bretagne et de la France présentent des difficultés plus grandes. »

Le rendement obtenu ne peut pas fournir un élément décisif d'appréciation, car il est fonction des facteurs naturels et des facteurs humains. Le mineur a su, en effet, pallier aux difficultés spéciales à son gisement par des aménagements ingénieux, fruits d'expériences séculaires ou de techniques nouvelles. L'exploitation s'est peu à peu concentrée, mécanisée, organisée.

Nous avons vu comment la concentration houillère s'était opérée chez nos principaux fournisseurs. Les exploitants de Grande-Bretagne, eux-mêmes, en ont, pour la plupart, senti la nécessité. Mais il est juste de dire cependant qu'en 1938 le problème des fusions n'avait pas reçu de solution définitive. C'était pour le Royaume-Uni, vis-à-vis de ses rivaux, une réelle infériorité à peine compensée par la situation de ses gisements, ainsi que par la qualité de son charbon.

Parce que les entreprises concentrées peuvent pousser plus avant l'organisation rationnelle et la mécanisation, elles peuvent exploiter à moins de frais des couches plus difficiles que d'autres auraient dû abandonner. Elles peuvent réunir en des ateliers mieux outillés, les différents services de préparation et produire des sortes mieux adaptés à la demande. Dans tous les pays producteurs, un effort considérable a été accompli pendant la grande crise pour obtenir un meilleur rendement de la main-d'œuvre, une meilleure utilisation des installations et, finalement, un abaissement des prix de revient.

C'est ce que nous avons déjà esquissé lors des chapitres consacrés à chacun de nos fournisseurs. C'est ce que nous allons résumer par les quelques chiffres qui vont suivre.

§ 2 Les rendements - Les salaires - Les prix de revient

Nous avons déjà donné au chapitre II, tableau V, les rendements comparés dans les différents pays producteurs. Nous donnons ci-dessous, d'après le Bureau International du Travail, les variations de ces rendements pendant la crise, entre 1929 et 1936, l'année 1929 étant prise comme base avec l'indice 100 :

TABLEAU I. — Indice des rendements fonds et jour
dans les différents pays

Années	Allemagne (Prusse)	Belgique	Pays-Bas (M. d'Etat)	Pologne	Royaume- Uni	France
1929 Rendement	1.172 kg	576 kg	1.320 kg	1.264 kg	1.102 kg	691 kg
Indice	100	100	100	100	100	100
1930 Indice	104,6	99,8	99,2	99,1	99,6	99,6
1931 —	112,7	102,6	103,8	108,4	199,6	103,9
1932 —	121,3	105,7	113,6	111,6	101,4	112,3
1933 —	125,7	115,1	118,9	125,7	105,8	119,3
1934 —	126,3	127,6	125,0	134,8	105,8	122,8
1935 —	127,7	134,6	133,0	140,3	107,6	124,8
1936 Indice	129,4	137,8	134,1	145,5	108,5	120,5
Rendement	1.516 kg	794 kg	1.770 kg	1.839 kg	1.196 kg	833 kg

Ce tableau montre que l'Angleterre seule est restée en arrière, avec une augmentation de 8,5 % seulement. La dévaluation du sterling, comme nous le verrons, a détourné la Mine anglaise des redressements nécessaires.

En 1937 et 1938, comme nous l'avons marqué dans les chapitres précédents, les rendements ont fléchi dans la plupart des pays, soit par l'effet des lois sociales comme en France et en Belgique, soit par suite des apports de main-d'œuvre inexpérimentée, embauchée pour accroître à tout prix la production (voir tableau V, chapitre II).

L'entreprise puissante n'a cependant pas toujours l'avantage sur l'entreprise moyenne. Tant valent les hommes, tant valent les résultats. Le haut rendement individuel, la mécanisation, sont des facteurs importants. Le taux des salaires ne l'est pas moins. Tel bassin, en retard du point de vue technique, reprend avantage par suite du bon marché de sa main-d'œuvre. Dans la plupart des pays, en outre, la hausse du rendement survenue après 1929 a été conjuguée avec une diminution des salaires qui eut pour résultat de réduire plus fortement encore le coût de la main-d'œuvre :

TABLEAU II. — Indices des salaires moyens de 1929 à 1936

Années	Allemagne (Prusse)	Belgique	Pays-Bas (M. d'Etat)	Pologne	Royaume- Uni	France
1929 Salaire	8,80 rm.	48,78 fr.	5,50 fl.	9,67 zL.	9/7 1/4	34,31 fr.
Indice	100	100	100	100	100	100
1930 Indice	101,7	106,4	102,0	106,6	100,9	107,8
1931 —	93,8	90,3	98,7	105,9	99,6	104,5
1932 —	78,9	77,9	90,0	98,6	99,6	96,5
1933 —	79,5	75,1	88,4	92,5	98,9	95,6
1934 —	80,3	74,6	86,9	87,6	99,1	95,2
1935 —	81,6	73,2	85,6	87,6	100,4	94,7
1936 Indice	81,8	78,8	85,6	87,4	108,5	105,2
Salaire	7,20 rm.	38,46 fr.	4,71 fl.	8,45 zL.	10/5	36,11 fr.

Ce tableau appelle d'ailleurs les observations suivantes :

A) *Allemagne* : Le salaire comprend les contributions d'assurances des ouvriers et les prestations en nature, mais non les contributions des employeurs.

B) *Belgique* : Le salaire indiqué est le salaire brut — à l'exclusion des allocations supplémentaires en espèces ou en nature.

C) *Pays-Bas* : Le salaire comprend les allocations supplémentaires.

D) *Pologne* : Les chiffres indiqués comprennent les contributions des ouvriers aux assurances sociales, les paiements pour congés et les fournitures gratuites de charbon.

En *Royaume-Uni* : Les allocations en nature sont ajoutées aux gains en espèces.

En *France* : Les primes en espèces et les allocations familiales sont comprises dans le salaire. Les allocations en nature ne sont pas comptées.

Dès 1936 pour la France et la Belgique, en 1937 et 1938 pour les autres pays par suite de la reprise industrielle de 1937, les salaires sont en hausse.

TABLEAU III. — Salaires depuis 1936
(Statistique de la Direction des Mines françaises)

	Allemagne	Belgique	Pays-Bas		Silésie Polon**	France	Royaume-Uni
	R. M.	Fr.	Florin.		Zlotys	Frs	L. S. D.
			Fond	Jour			
1938	7,30		5,51	4,15	9,10 en Sept.	48,61	11/2,83
1937	7,28	46,13	5,24	4,13	8,93	42,08	10/8,04
1936	7,22	38,50	5,07	3,87			10/0,35

Observations. — *Allemagne* : Avec allocations familiales seulement.

Belgique : Salaire brut.

Pays-Bas : Salaire brut y compris toutes allocations, mais sans bonifications pour heures supplémentaires.

Pologne : Allocations familiales comprises.

Royaume-Uni : Bonifications en nature non comprises.

France : Allocations familiales comprises.

Le tableau II montre que les baisses pendant la crise ont été faibles en France et en Grande-Bretagne, mais importantes en Allemagne, en Pologne, en Belgique et dans les Pays-Bas. Ce sont précisément les pays où l'augmentation du rendement a été la plus forte. On peut en voir l'influence lorsque l'on recherche le coût de la main-d'œuvre par tonne extraite dans les différents pays.

TABLEAU IV. — Variation des prix de revient main-d'œuvre par tonne métrique

Années		Allemagne (Prusse)	Belgique	Pays-Bas (M. d'Etat)	Pologne	Royaume-Uni	France
1929	Coût	7,51 r.m.	84,63 fr.	4,18 fl.	8,49 zl.	9/0 1/2	49,83
	Indice	100	100	100	100	100	100
1930	Indice	97,3	106,6	102,6	108,83	101,6	107,8
1931	—	83,4	88	95,2	97,53	100,7	100,1
1932	—	65,1	73,7	77,8	90,22	98,9	85,6
1933	—	63,2	65,3	73	76,32	95,9	79,9
1934	—	63,6	58,6	68,9	66,55	93,9	77,3
1935	—	63,9	54,4	62,7	63,96	93,2	75,7
1936	Indice	63,2		61,7	60,31	100,0	
	Coût	4,75 r.m.		2,58 fl.	5,12 zl.	9/0 1/2	

(Mêmes observations, quant aux modalités de calcul selon les pays, qu'au tableau II.)

La part main-d'œuvre a d'ailleurs une importance variable avec les pays et avec les années.

TABLEAU V. — Pourcentages de la part main-d'œuvre dans les prix de revient par tonne

Années	Allemagne	Belgique	Pays-Bas	Pologne	Royaume-Uni	France
1929	50,0	52,9	46,9	42,47	65,9	44,9
1930	49,3	58,0	46,2	48,37	66,1	47,6
1931	48,3	60,1	51,4	46,81	65,8	49,9
1932	44,3	57,8	58,1	49,68	65,5	47,9
1933	45,3	57,6	61,4	47,23	64,9	48,5
1934	46,5	57,8	61,8	45,82	64,3	48,8
1935	46,7	48,1	53,4	46,21	63,3	48,3
1936	45,6		49,1	43,87	63,0	

En définitive, tous ces facteurs trouvent leur stynthèse dans le prix de revient de la tonne marchande. Malheureusement nous ne possédons sur celui-ci, pour la plupart des pays, que des renseignements restreints et souvent peu comparables.

Nous ne connaissons, par des statistiques officielles, les coûts totaux d'extraction pour une série d'années qu'en Grande-Bretagne, en Belgique et en Pologne. Ces données, quoique relativement complètes ne sont pas absolument comparables. Pour les Pays-Bas on ne possède que des résultats partiels, ceux des Mines d'Etat. En Allemagne il n'est publié aucune statistique officielle. En France, les seuls renseignements sont ceux du rapport d'enquête, relativement à l'année 1935 et aux premiers mois de 1936.

TABLEAU VI. — Prix de revient de la tonne de charbon extraite en monnaie nationale
Indices. — base 100 = 1929

Années	Belgique		Pologne		Royaume-Uni	
	Fr.	%	Zł.	%	S. d.	%
1929	154,14	100 ^a	19,40	100	13/4	100
1930	162,23	105,3	20,89	107,7	13/6 1/4	101,4
1931	138,06	89,6	18,16	93,6	13/6 1/4	101,4
1932	119,02	77,2	17,60	90,7	13/5 1/2	100,9
1933	112,04	72,7	14,92	76,9	13/1 1/4	98,3
1934	90,71	58,8	13,18	67,9	12/9	95,7
1935	88,88	57,7	12,85	66,2	12/9 1/4	95,9
1936			12,38	63,8	13/5 1/2	100,9

a) Belgique : Y compris le coût des contributions aux œuvres sociales.

b) Royaume-Uni : Tous les éléments englobés, sauf certaines charges financières : intérêts des obligations, frais bancaires, amortissement de la valeur des gisements et impôts, dépenses dont l'ensemble s'élève d'après la « Mining Association » à 3 pence par tonne.

Nous avons déjà donné *le prix de revient anglais*, déduction faite du charbon livré aux mineurs (voir tableau n° III, chapitre IV, page 57). Le tableau suivant donne les variations des divers éléments de ce prix de revient :

TABLEAU VII. — Prix de revient britannique : décomposition

	1929	1932	1934	1935	1936	1937	1938
	sh. d.	sh. d.	sh. d.	sh. d.	sh. d.	sh. d.	sh. d.
Salaires	9/2,12	9/0,73	8/7,21	8/6,53	9/2,01	9/9,84	10/6,66
Matér. et bois	1/6,71	1/5,71	1/5,34	1/6,19	1/7,09	1/11,09	2/3,36
Autr ^{es} dépenses (dép. génér ^{les} , assurances et amortissem ^{ts})	2/3,67	2/7,52	2/6,05	2/5,64	2/5,70	2/5,49	2/8,97
Royalties	0/5,90	0/6,00	0/5,86	0/5,78	0/5,65	0/5,72	0/5,80
Œuvres sociales	0/1,08	0/1,08	0/0,02	0/0,43	0/0,49	0/0,54	0/0,55
Total	13/7,49	13/9,04	13/0,48	13/0,57	13/8,94	14/8,68	16/1,34
A déduire, livr ^{es} aux mineurs.	0/0,98	0/1,03	0/0,91	0/0,89	0/0,90	0/0,91	0/1,00
Prix de revient net	13/6,50	13/8,01	12/11,57	12/11,68	13/8,04	14/7,77	16/0,34

Nous y voyons que le prix de revient anglais, après avoir assez peu varié, abstraction faite de la dévaluation de 1929 à 1936, s'est accru notablement en 1937 et 1938.

En ce qui concerne la Belgique nous avons publié, d'après la Direction des Mines de ce pays, les renseignements relatifs au prix de revient et aux résultats d'exploitation, au chapitre VI.

De même, pour les Pays-Bas, nous avons donné la variation du prix de revient et les gains nets (chapitre VI). Nous donnons ci-après la décomposition de ce prix entre les différents postes (jusqu'à 1936 inclus) :

TABLEAU VIII. — Mines d'Etat hollandaises : Décomposition du prix de revient

	1929	1930	1935	1936
Salaires	3,51	3,39	2,47	2,46
Assurances sociales	0,49	0,52	0,30	0,29
Charges de famille	0,18	0,18	0,15	0,13
Bois et fournitures	1,89	1,71	0,79	0,90
Frais généraux	0,92	1,03	0,70	0,71
Force motrice et divers	0,99	0,94	0,62	0,63
Intérêts, amortissements et réserves..	1,58	1,58	1,45	1,62
Total (florin)	7,98	7,96	4,72	4,81

En Allemagne il n'est pas publié de renseignements de source officielle sur les prix de revient. Les rapports des Konzern fournissent néanmoins quelques indications sur la situation.

C'est ainsi qu'en 1937, ces rapports signalent que, si le volume des ventes a considérablement augmenté, l'accroissement des recettes provenant du développement du débit et du relèvement important des prix a été partiellement absorbé *par une majoration des charges et des prix de revient*. La *baisse du rendement* est une des causes du renchérissement de la production. Ce recul est dû au réembauchage d'ouvriers moins sélectionnés qu'en temps de crise et la prise de veines moins favorables que celles sur lesquelles était concentrée l'exploitation en période de dépression. La pratique des heures supplémentaires a été également une cause de baisse. Les charges dues au stockage ont à peu près disparues, mais, en contre-partie, les fosses existantes arrivent à une limite d'activité au-delà de laquelle le prix de revient réaugmente. Enfin, il faut tenir compte de l'intérêt des investissements imposés par le plan quadriennal.

En 1938, la chute parallèle du rendement et du débit a entraîné une hausse sensible des prix de revient, à laquelle ont contribué également pour une grande part l'augmentation des bois de mines, l'accroissement des contributions patronales aux caisses d'assurances sociales, et l'obligation imposée aux houillères de procéder de nouveau à de forts investissements.

Il n'en reste pas moins qu'un effort considérable d'abaissement du prix de revient a été fait en Allemagne entre 1927 et 1937, grâce aux réductions de salaires mais aussi et surtout grâce à l'augmentation du rendement et à la rationalisation. Cet abaissement, conjugué avec l'augmentation du taux de l'umlage, a permis aux Allemands de résister victorieusement au dumping de change anglais.

En France, les prix de revient sont connus pour 1935. D'après le rapport d'enquête, ils varient selon les Mines de 59 fr. 04 à 99 fr. 20. La moyenne pour la France est de 73 fr. 67. Comme dans les autres pays ils ont été notablement abaissés entre 1930 et 1936 par les réductions de salaires et l'augmentation du rendement. A partir de 1936, ils ont commencé à réaugmenter sous l'influence des lois sociales, ces lois ayant conduit à la réduction des temps de travail, à la baisse des rendements et à l'augmentation des salaires.

§ 3 La facilité d'accès aux centres de consommation

Le charbon étant une marchandise encombrante et de faible valeur relative, le coût de son transport a une influence particulièrement déterminante sur les capacités de concurrence des divers pays ou bassins. Le coût du transport dépend de trois facteurs au moins :

1° Longueur du trajet entre la Mine et le centre de consommation ;

2° Moyens de transports utilisés : chemins de fer, canaux, voie maritime, seuls ou combinés ;

3° Manière dont les tarifs de transport sont établis.

Il ressort des observations sur l'industrie du charbon, présentées à Genève en 1927 par la Mining Association, que les distances moyennes et les coûts moyens du transport par tonne entre les centres houillers et les points d'exportation étaient respectivement en Allemagne et en Angleterre, à cette époque :

	Distance en milles	Moyenne des frais de transport
Mines anglaises à port..	25	1 sh. 11 d.
Ruhr à Rotterdam	140	2 sh. 10 d.

Le rapport entre les frais de transport au port de mer et la valeur moyenne sur le carreau de la Mine, atteint dans de nombreux cas un chiffre élevé, comme le montre une statistique américaine (1) publiée au rapport du B. I. T. en 1938 :

TABLEAU IX. — Comparaison des valeurs au carreau et des frais de transport au port de mer
(en dollars des E. U. par Tonne forte)

	Grande-Bretagne		Allemagne		Pologne	
	(a)					
	1929	1934	1929	1934	1929	1934
Valeur moyenne sur le carreau (1)	3,50	3,44	3,83	1,65	2,33	1,33
Frais de transport au port de mer (2)	0,76	0,76	0,97	0,73	0,82	0,49
Rapport en % de (2) à (1)	21,7	22,1	25,3	44,3	35,2	36,8
(a) Il ne semble pas qu'on ait tenu compte pour l'Angleterre des détaxes de « local rates ».						

(1) *Competitive Conditions of the International Coal Trade*. 1936. Bradley.

« Il convient, dit le B. I. T., de ne pas surestimer les avantages naturels dont jouissent les charbonnages britanniques pour l'exportation. Grâce à un réseau extrêmement bien coordonné de canaux, de rivières, de voies ferrées, le charbon de la Ruhr peut-être transporté aux ports d'Allemagne, de Belgique, des Pays-Bas, Rotterdam, principalement, à un taux qui ne dépasse guère celui qui est appliqué pour le transport du charbon britannique des Mines à Newcastle ou Cardiff. »

D'ailleurs, une part importante des charbons à coke de la Ruhr trouvaient sur place ou à proximité leurs débouchés naturels : métallurgie westphalienne ou lorraine.

Quant aux charbons polonais, grâce à un tarif particulièrement favorable, ils pouvaient dès 1933 être amenés à Gdynia ou Dantzig à moins de frais que les charbons anglais à leur port d'embarquement. Mais nous en venons ainsi aux moyens de politique commerciale.

II

Les politiques d'exportation - Les dumpings

§ 1 *Généralités*

Si les données naturelles forment en quelque sorte la matière à partir de laquelle le travail du mineur, la science du technicien, la maîtrise de l'administrateur, vont modeler une première ébauche des capacités de concurrence, ces capacités ne trouvent leur expression définitive qu'en fonction de la politique charbonnière du pays producteur. La concurrence sur les grands marchés fut d'abord affaire privée, de mines à mines, puis de bassin à bassin. Très vite, les houillères qui renoncèrent à l'action isolée et s'organisèrent sur le plan régional, voire même national, acquirent une avance indéniable et une force d'expansion avec laquelle il fallut compter. Ce fut, dès la fin du xix^e siècle, le cas de l'Allemagne.

Nous avons montré les efforts d'organisation et les résultats obtenus chez chacun de nos fournisseurs, au cours des dernières

années. Les ventes extérieures n'avaient pas échappé à ces mesures. Les Pouvoirs Publics avaient joint leurs efforts à ceux des grands organismes professionnels.

Nous allons examiner quelles furent les principaux moyens employés dans la lutte commerciale, puis nous étudierons les trois grands dumpings : l'anglais, l'allemand et le polonais, enfin nous essaierons d'en faire apparaître les résultats par l'examen des prix f. o. b. d'exportation au cours de ces dernières années.

Les mesures de politique charbonnière étaient nombreuses. Des dispositions semblant s'appliquer seulement aux marchés intérieurs, tels les droits de douane et les contingentements, avaient également leur influence sur l'exportation. On conçoit que les grands pays exportateurs chez lesquels les ventes extérieures étaient souvent soutenues par les ventes intérieures, aient cherché d'abord à préserver de la concurrence leur propre marché. Toute réduction du débit sur celui-ci avait son contre-coup sur le prix de la tonne exportée, par l'augmentation de la part des frais non proportionnels. Les droits de douane et les contingentements allaient donc, le plus souvent, de pair avec les mesures prises spécialement en faveur de l'exportation. Celles-ci pouvaient se ramener à quatre groupes :

1° Les pratiques tendant à établir un écart systématique entre les prix intérieurs et extérieurs ;

2° Les subsides aux exportations ;

3° Les traités de commerce préférentiels ;

4° Les manipulations monétaires.

1° Ecart systématique entre les prix intérieurs et extérieurs.

— Le fait de créer un écart systématique entre les prix intérieurs et les prix extérieurs constitue l'essence même du dumping. Il était souvent très difficile d'obtenir des données quantitatives à ce sujet. Mais partout où les prix étaient déterminés ou homologués par des organismes officiels ou semi-officiels, il était possible d'établir deux cours pour la même sorte, l'un pour le consommateur national, l'autre pour l'acheteur étranger.

Il en était ainsi notamment en Allemagne, où ce rôle était dévolu depuis de longues années aux Cartels, et en Pologne où il appartenait à la Convention houillère. Les comités de vente britan-

nique et l'office belge des charbons avaient aussi des pouvoirs du même ordre.

2° *Subsides officiels ou quasi-officiels à l'exportation.* — Cette pratique était devenue presque universelle. Elle était, en général, la conséquence de certains désavantages naturels dont la compensation s'imposait. Les subsides à l'exportation pouvaient avoir seulement un caractère semi-officiel : les gouvernements se contentant de reconnaître expressément ou tacitement les moyens par lesquels les charbonnages soutenaient leurs exportations. Dans d'autres cas, la subvention revêtait un caractère officiel, soit que les Pouvoirs Publics eussent établi des primes à l'exportation ou des tarifs spéciaux de transport, soit qu'ils eussent procédé à des exonérations d'impôts en faveur des tonnages exportés.

A) *Primes à l'exportation.* — L'Allemagne, la Belgique, la Pologne, employaient certainement ce système. Les fonds utilisés pour cela étaient en général obtenus au moyen de taxes compensatrices perçues sur le volume total des productions, ou par des impôts indirects à la consommation. Il est difficile d'obtenir des précisions à ce sujet. « En Allemagne, déclarent les auteurs du rapport du B. I. T., on sait cependant que les fonds produits par la taxe sur les transactions industrielles et commerciales sont affectés au soutien des exportations. Les primes ainsi versées servent à dédommager les exportateurs des pertes qu'ils subissent par suite du maintien nominal du cours du reichsmark à la parité or sur le marché des changes. »

Ces primes doivent être distinguées de l'umlage dont nous avons déjà parlé dans l'étude de la provenance allemande et sur laquelle nous reviendrons.

On peut rattacher au système des subsides à l'exportation, certaines pratiques en honneur dans divers pays. Le gouvernement garantit, par exemple, le remboursement de crédits à court terme destinés à faciliter le commerce d'exportation du charbon (Grande-Bretagne, Pologne, U. R. S. S.) ou d'emprunts à longs termes devant servir à la modernisation des charbonnages.

B) *Transports à prix réduits.* — L'exemple le plus net sur lequel nous reviendrons spécialement, était fourni par la Pologne qui appliquait un tarif exceptionnellement bas de la Haute-Silésie Polonaise à Gdynia ou Dantzig (v. dumping polonais). La Pologne était loin d'être le seul pays pratiquant ce système. En Allema-

gne (1), en Belgique (2), les chemins de fer de l'Etat accordaient au charbon et à ses dérivés destinés à l'exportation, le bénéfice d'un tarif réduit. En Grande-Bretagne, l'Etat versait aux Compagnies de chemins de fer des subventions destinées à les dédommager des pertes que leur causait l'application d'un tarif réduit pour le transport du charbon (v. dumping britannique).

Les marines marchandes pouvaient également assurer aux charbons d'exportation des conditions de transport plus favorables. Le système est de pratique courante en Grande-Bretagne. Il s'allie avec un tarif préférentiel des soutes appliqué au pavillon national. Le « tramping » britannique en est favorisé et peut, en contrepartie, abaisser ses taux de frets.

c) *Exonération d'impôts.* — On pourrait citer dans cet ordre d'idées le remboursement des taxes sur le chiffre d'affaires, des impôts indirects, des droits sur la production... etc., la réduction des droits de douane perçus sur les matériaux, machines... etc., qu'utilisent les Mines de charbon. « En Allemagne, le gouvernement a pris à sa charge certaines primes d'assurances que les entreprises charbonnières versaient auparavant. » (B. I. T.)

L'exemple le plus notoire était le plan de réduction des impôts communaux appliqué en Grande-Bretagne en 1929. Toutes les entreprises furent exonérées des impôts locaux jusqu'à concurrence de 75 %. La réduction attendue en ce qui concerne le prix des

(1) En Allemagne, réduction de 12 %.

(2) *Note.* — En Belgique, par exemple, les transports de charbons et d'agglomérés destinés à l'exportation ont été soustraits à la majoration de 10 % intervenue le 1^{er} janvier 1939 par suite de la création d'un nouveau tarif spécial n° 434/734 qui leur concède les prix dont ils bénéficiaient auparavant.

Il en est de même des combustibles étrangers en transit.

Quant aux coques, ils subissent la majoration (taxation à la 7^e classe), à moins que le fournisseur établi en Belgique n'ait souscrit l'engagement de fidélité prévu au nouveau tarif n° 100 et qui a pour effet le maintien des prix en vigueur avant le 1^{er} janvier 1939.

Cet engagement consiste à :

1° confier aux chemins de fer, tant au départ qu'à l'arrivée au-delà d'un rayon de 20 km., tout leur trafic de charges incomplètes et de marchandises rangées dans les cinq premières classes.

2° procurer au chemin de fer pour leur trafic au départ une recette trimestrielle de 5.000 francs au moins.

charbons était de 3 d en moyenne, mais devait être supérieure dans les Galles du Sud plus fortement imposées. On sait que ce bassin travaillait surtout pour l'exportation.

D'après une autre disposition du plan, les chemins de fer devaient verser aux exportateurs de charbon des détaxes proportionnelles au montant des impôts communaux dont les entreprises ferroviaires sont exonérées. On estimait que ces détaxes atteignaient environ 8 à 10 d par tonne.

La Belgique, la Pologne, la Turquie, pratiquaient également des exonérations.

Dans tous les cas, que ce soit sous forme de primes supportées en fin de compte par le Trésor, que ce soit sous forme de réductions ferroviaires compensées par les réseaux sur l'ensemble des autres tarifs, que ce soit sous forme d'exonération d'impôts, la pratique des subsides à l'exportation est à la charge du contribuable.

3° *Traités de commerce préférentiels.* — Dès 1929 s'est manifestée, dans les relations économiques internationales, une tendance à conclure des accords bilatéraux plutôt que des traités de commerce ouverts à toutes les nations. « Dans la pratique, écrit le rapporteur du B. I. T., cette transformation du régime commercial a porté sur le charbon et ses dérivés autant et sinon plus que sur n'importe quelle autre des principales denrées faisant l'objet des échanges internationaux, » Avant 1929, la liberté des échanges charbonniers était à peu près totale. Tout au moins les importations ne subissaient aucune discrimination quant à leur origine. Par contre, dans les années qui précédèrent 1939, il eut été difficile de trouver un marché d'une certaine importance qui ne fut pas réglementé par quelque traité préférentiel ou accord de troc.

C'est surtout la Grande-Bretagne qui a recherché, pour ses exportations charbonnières, à tirer bénéfice d'une telle politique systématiquement poursuivie. Nous devons citer pour mémoire les traités de 1927 avec l'Espagne, les accords d'Ottawa de 1932, les traités de 1933 avec les pays scandinaves, ceux de 1934 avec les pays baltes, ceux de 1935 avec l'Irlande, ceux de 1933 et 1936 avec l'Argentine.

Avec notre pays nous trouvons les accords de 1934 et 1938, sur lesquels nous reviendrons dans un chapitre suivant.

L'Allemagne a conclu également avec de nombreux pays des

accords de troc et des arrangements de clearing, notamment avec presque tous les pays de l'Europe Centrale, des Balkans et de l'Amérique latine. Ces accords lui ont reconnu des privilèges spéciaux en ce qui concerne les ventes de charbon. Ils ont contribué à atténuer beaucoup les effets restrictifs du contingentement en Belgique, en Hollande et en France. Avec notre pays, il faut citer en outre l'accord minéral de fer lorrain - coke de la Ruhr dont nous parlerons plus loin.

La Pologne, enfin, de même que la Grande-Bretagne et l'Allemagne, était parvenue à assurer des débouchés supplémentaires à son charbon par les accords de 1933 avec l'Italie et ceux de 1934 avec les pays scandinaves. Citons encore les accords spéciaux datant de 1933 et 1934, avec l'Autriche et avec la France. Ce dernier comportait l'octroi d'un contingent de charbon en échange de la commande d'un mouilleur de mines, passée à nos chantiers.

Il faut reconnaître que le pouvoir de négociation de la Pologne était loin d'atteindre à celui de ses deux grands rivaux et ne lui permettait pas d'obtenir des avantages aussi importants que l'Allemagne et l'Angleterre.

« En résumé, l'on peut dire que dans le commerce européen du charbon l'égalité de traitement est une chose du passé. Chacun des pays exportateurs s'est efforcé d'obtenir la situation la plus privilégiée possible dans le plus grand nombre de pays dont il pouvait obtenir une telle concession. » (1)

4° *Manipulations monétaires.* — La capacité de concurrence a subi, depuis 1931, l'influence de la dépréciation des monnaies et du contrôle des changes. Le fait primordial en cette matière a été la dévaluation de la livre en raison de l'influence déterminante des prix anglais sur les cours mondiaux.

Les autres nations exportatrices durent lutter vigoureusement contre la prime de change dont bénéficiaient, dès la fin de 1931, les exportateurs britanniques. Un mouvement de déflation des prix du charbon se développa de façon à retrouver en partie, sinon à rétablir totalement, les parités anciennes.

(1) Rapport d'enquête. « *L'industrie charbonnière dans le Monde* », B. I. T. 1938

Nous verrons (tableau XIV) que les différents pays parvinrent à maintenir leurs prix f. o. b. au port d'embarquement à des valeurs à peu près inchangées en livres sterling par la réduction des salaires, l'augmentation du rendement et le jeu des primes à l'exportation.

« Avec le temps, le mouvement de déflation s'atténua car d'autres pays, tels les Etats-Unis en 1933, la Belgique en 1935, la France et les Pays-Bas en 1936, procédèrent également à la dévaluation de leurs monnaies. » L'Allemagne et la Pologne maintinrent, par de rigoureux contrôles exercés à la fois sur les changes et les prix intérieurs, la valeur-or nominale de leur devise. Dans ces deux pays, l'abaissement des prix de revient et l'effort de dumping furent tels qu'ils permirent, sans toucher à la monnaie, de résister et même de progresser sur les marchés extérieurs.

§ 2 *Le dumping britannique*

La Grande-Bretagne a appliqué, avec modération d'ailleurs, tous les artifices de dumping dont nous avons analysé les mécanismes. Si de 1919 à 1921, par une sorte de dumping à rebours, les hauts prix à l'exportation permettaient le maintien de bas prix à l'intérieur, en 1922 les écarts changent de sens.

En 1925, 70 % du tonnage extrait, vendus à l'intérieur, paient les pertes sur 30 % vendus au dehors. Le gouvernement apporte sa contribution par des subsides de 2 sh 8 pour l'ensemble, 4 sh 3 pour le Sud du Pays de Galles. Il en coûte 23 millions de livres sterling au consommateur, mais les exportations s'accroissent de 7 %.

La suppression des subsides entraîne la grève, mais les mineurs en sortent vaincus : les salaires sont abaissés de 10 %, la journée est augmentée de 3/4 d'heure et même 1 heure dans les bassins exportateurs. Les accords nationaux relatifs aux salaires sont supprimés.

L'abaissement des prix de revient qui en résulte permet en 1927 aux charbonnages britanniques de reprendre la lutte avec plus d'âpreté que jamais.

En 1928, le premier essai de subvention directe aux exportations — de caractère privé — voit le jour avec le plan des cinq comtés. La subvention a varié de 1/6 à 4/.

En 1929 entrent en jeu, à titre provisoire, puis à titre définitif après le 1^{er} octobre, les détaxes de transports. La réduction résulte des dégrèvements d'impôts communs (local rates). Ces détaxes ont été accordées par le gouvernement à charge pour les Compagnies de chemins de fer d'en affecter le bénéfice à des dégrèvements de transports. Dès le 1^{er} octobre 1929, les chemins de fer ont supprimé la majoration fixe ou flat rate de 1 d 1/2 et consenti une réduction de 25 % sur le principal du tarif. La réduction sur le principal a été portée à 27 1/2 % au 1^{er} octobre 1930, à 30 % au 1^{er} décembre 1931, à 41 1/2 % en 1932. La revue de l'industrie minière a chiffré à 4 frs par tonne environ cette subvention masquée (1).

En 1930, l'industrie houillère commence une réorganisation qui doit s'étendre sur des années. En principe, le dumping est prohibé. Les prix minima sont fixés par les plans sans discrimination d'après les destinations. Dans la pratique, les prix réels à l'exportation peuvent être différents des prix intérieurs.

Il semble d'ailleurs à cette époque que l'Angleterre s'oriente vers l'entente internationale. Une conférence privée des producteurs continentaux, convoqués à l'initiative du Conseil central de l'industrie houillère britannique, est réunie à Londres en septembre 1931. L'annonce de la dévaluation de la livre sterling — l'un d'entre eux nous l'a rapporté — frappa de stupeur nos délégués. Le dumping de change anglais commençait.

Le 28 septembre 1931, le gouvernement britannique avait décidé d'abandonner l'étalon-or. Les Anglais disaient cependant, comme

(1) *Note.* — Le Railways Rates Tribunal s'est réuni au début de décembre 1938 afin d'examiner les résultats d'application du plan de rabais ferroviaire pendant l'exercice ayant pris fin le 30 septembre 1938, et de déterminer le nouveau taux de rabais applicable en 1939.

A dater du 1^{er} décembre 1938, les transports de charbon destinés à l'exportation bénéficieront d'un rabais de base de 1 d 1/2 par tonne (sans changement sur le rabais antérieurement en vigueur), mais le rabais sur les frais de transport sera porté de 20 % à 26 1/2 %. Cette mesure aura pour conséquence de faire bénéficier le transport par fer du charbon destiné à l'exportation d'une réduction globale de 8 d. environ par tonne, au lieu de 6 d 1/2 seulement.

l'a rapporté M. Parent (1) : « Il n'y aura rien de changé chez nous. La livre restera la livre, les prix resteront les mêmes. » D'aucuns ajoutaient, souhaitant peut-être voir les faits leur infliger un prochain démenti : « et nous n'accroîtrons pas nos exportations sur votre marché ».

Les industries exportatrices — l'industrie houillère en particulier — ont immédiatement profité de la dévaluation et cet avantage a persisté, la baisse du sterling n'ayant été suivie d'aucun réajustement des prix intérieurs. Le déficit moyen d'exploitation des houillères, qui était de 2 d par tonne durant le 3^e trimestre de 1931, a fait place à un bénéfice de 7 d pour le 4^e trimestre, bien que les prix f. o. b. n'aient pas été relevés.

L'industrie minière du Royaume-Uni a donc, de façon absolument inattendue, diminué le coût-or de son extraction de plus de 25 % en un seul trimestre. Ce mouvement de baisse devait atteindre peu à peu 40 %.

Il était inévitable que les concurrents directs du charbon anglais, l'Allemagne et la Pologne principalement, prissent des mesures immédiates pour garder leur place sur les grands marchés, et en particulier sur le marché français.

Ils n'ont pu mieux faire, au début que de s'aligner immédiatement aux conditions britanniques, et ont subi de ce fait des pertes importantes sur les contrats en cours.

« Quelle qu'ait été l'efficacité de ces mesures de défense, dit M. Laffite-Laplace, en 1933, un fait s'impose auquel l'abandon de l'étalon-or n'est certes pas étranger, c'est que la production houillère britannique a pu se maintenir à son niveau de 1931. »

Les autres pays, dès le premier semestre 1932, ont accusé des reculs importants : 16,5 % en Allemagne, 22,8 % en Pologne. Mais qu'advient-il de l'exportation ? La guerre du charbon commencée pour la Grande-Bretagne au lendemain de la grande grève de 1926, entre dans une phase nouvelle. Les charbonnages britanniques semblent avoir retrouvé des avantages de concurrence indéniables. Seront-ils durables ? La chute des prix britanniques

(1) Conférence à la Société des Ingénieurs Civils, 1939. P. PARENT, vice-président du Comité Central des Houillères de France.

précipite celle des prix de revient, et stimule les efforts des producteurs continentaux pour demeurer à parité (1).

L'adaptation des prix anglais à la dépréciation de la monnaie ne se fait d'ailleurs pas. Au contraire, les prix nominaux eux-mêmes sont orientés à la baisse. Fin 1931, l'indice d'ensemble des salaires est de 166 au lieu de 170 en 1930. Le coût de la vie est de 147 au lieu de 152 un an plus tôt. Les prix d'exportation suivent en valeur nominale cette tendance à la baisse alors qu'on était en droit d'escompter le contraire :

De 16/4 en novembre, ils tombent à 16/2 en décembre, 15/11 en janvier. Vers la France ils fléchissent également de 17/3 1/2 en décembre à 16/9 en janvier.

La maîtrise retrouvée du marché monétaire, l'amointrissement des monnaies qui gravitent dans l'orbite du sterling et l'abaissement parallèle des prix-or sur les principaux marchés du monde, la discipline nationale de redressement qui interdit toute majoration des prix intérieurs britanniques, tous ces facteurs de stabilité vont continuer à exercer leur influence et, en fait, le prix f. o. b. moyen anglais va présenter une constance remarquable jusqu'en 1936 :

1930	1931	1932	1933	1934	1935
16/8	16/2	16/3	16/1	16/1	16/3

Mais les mesures de protection jouent partout avec une rigueur de plus en plus grande, et l'exportation anglaise ne bénéficie pas de la prime extraordinaire de 40 % qui lui est allouée. Rappelons-en les valeurs (en milliers de tonnes) :

	Cargaisons	Vers la France
1931	43.433	10.721
1932	39.520	9.028
1933	39.693	8.335
1934	40.295	7.792
1935	39.333	7.244
1936	35.072	7.260

Et ceci, en dépit des accords préférentiels négociés avec les Pays Scandinaves, les Pays Baltes, l'Espagne, etc... Beaucoup plus que la dépréciation de 40 % de la livre, c'est la politique protectionniste, l'affermissement du crédit public résultant de l'équilibre budgétaire, la reprise du marché intérieur qui ont déterminé à

(1) Comme nous le verrons plus loin (Chapitre XVI) les tentatives d'entente européenne sont alors repoussées par les Anglais.

partir de 1932 un accroissement de la production houillère. La Grande-Bretagne semble, dès fin 1934, comprendre que le dumping de change ne lui donnera pas l'avantage décisif escompté sur les grands marchés de houille. Elle négocie avec la Pologne un accord de tonnage d'un genre entièrement nouveau où d'aucuns croient discerner les prémices d'une entente plus large.

Les producteurs britanniques reconnaissent que la diminution de la demande mondiale est due à des causes profondes que des mesures d'ordre monétaire seules, sont incapables de surmonter : un article de la Revue « L'Economist » rappelle qu'à l'origine la dévaluation de la devise nationale a été considérée comme l'arme rêvée pour vaincre la concurrence étrangère, et que, contre toute attente, la mesure n'a pas donné les résultats espérés ». « Il faut, ajoute-t-il, que l'industrie s'adapte aux conditions nouvelles. Le Coal Mines Act a déjà produit d'heureux effets. Le Royaume-Uni, qui entend se défendre et maintenir sa part dans le commerce charbonnier mondial, utilisera dans ce domaine les progrès de la législation de la houille. »

C'est en effet bientôt la réforme de 1936, l'organisation du Central Selling. Les houillères britanniques ont mis cinq ans pour parfaire leur organisation professionnelle. Vont-elles aller aux ultimes conséquences et instituer le soutien de l'exportation à l'exemple de leurs concurrents d'Allemagne ou de Pologne ?

A la vérité, le dumping classique n'a jamais été populaire en Angleterre. Les Anglais se sont toujours défendus de le pratiquer systématiquement. Le plan écossais, celui des cinq comtés, ont soulevé de vives critiques et ont dû être abandonnés. Le Coal Mines Act 1930 a bien prohibé, en principe, les prix différentiels : les prix minima devaient être fixés par catégorie de charbons, soit f. o. b., soit au carreau pour les charbons destinés à la vente intérieure. Les cotations franco destination étaient, jusqu'à nouvel ordre, interdites. Mais ces prescriptions étaient assez souvent tournées par des manipulations de frets nominaux ou par des déclassements. D'ailleurs, les deux séries de cotations f. o. b. et au carreau permettaient de pratiquer des cours différents, selon qu'il s'agissait de ventes intérieures ou extérieures. A maintes reprises, à l'occasion d'un Coal Mines Act 1932 notamment, les districts exportateurs et la Fédération des Mineurs ont demandé qu'il en soit fait usage de façon systématique et qu'un régime de primes à l'exportation, une sorte d'umlage adaptée à la production et aux ventes anglaises, soit instituée. Enfin, à l'occasion du relèvement

des salaires de décembre 1935, les prix intérieurs sont majorés de 1 sh à 3 sh, sans qu'aucune modification ait été apportée aux prix d'exportation. *Un double régime était donc instauré en Grande-Bretagne avec différenciation des conditions de vente à l'intérieur et à l'exportation.*

« Qu'un prélèvement soit effectué sur les ventes intérieures pour parfaire les salaires des mineurs dans certains bassins d'exportation, dit en janvier 1936 la chronique de l'industrie minière, ou que ce prélèvement prenne le caractère d'une umlage et soit affecté à des subventions directes à l'exportation, l'idée d'opérer ce prélèvement gagne de jour en jour du terrain. Lorsque la Fédération des Mineurs britanniques déclare que l'industrie doit être organisée de telle sorte que la question des charbons d'exportation soit intégrée dans une politique houillère unique, vise-t-elle une forme d'organisation très différente de celle dont le bassin de la Ruhr offre l'exemple. Le Coal Bill 1936 a consacré définitivement cette possibilité de prix minima différentiels en fonction des lieux de vente, revente ou consommation. En outre, les plans des quatre districts exportateurs confèrent déjà aux Comités exécutifs le pouvoir de lever des taxes régionales permettant de subventionner les exportations. »

Les quatre districts exportateurs auraient voulu que le Conseil Central put prélever une véritable umlage sur les ventes intérieures. La réouverture du marché charbonnier italien, l'augmentation des contingents en France par suite de la baisse de la production due aux lois sociales, l'amélioration de la demande continentale en 1937, et la hausse des prix, avaient permis de différer l'application de la mesure.

Mais la tendance se renversa à la fin de 1937 et la question se posa à nouveau en 1938. Un accord provisoire conclu entre les exploitants de Mines (Collieries Owners), a posé le principe d'une contribution pouvant aller jusqu'à 3 pence par tonne. Mais à ce moment, l'idée d'un accord européen réglant les échanges charbonniers était reprise en de nombreux pays. On verra ce qu'il en advint.

§ 3 *Le dumping allemand - L'umlage*

Nous ne reviendrons pas sur les moyens secondaires, les détaxes de transport, les primes gouvernementales à l'exportation, les exonérations d'impôts. Ces mesures eurent leur importance, mais gardèrent toujours un caractère accessoire.

L'Allemagne eut trois moyens principaux de concurrence (1) : l'abaissement des prix de revient par la rationalisation, l'umlage et la politique autarcique de contrôle des devises. La rationalisation permit aux Mines allemandes de compenser le handicap dû à la position privilégiée des charbonnages britanniques, l'umlage permit de lutter dès son apparition contre le dumping de change britannique, enfin le contrôle des changes et la politique des débouchés du Dr Schacht s'opposèrent directement aux accords préférentiels anglais.

Nous avons examiné au paragraphe précédent les effets de la rationalisation sur les rendements et les prix de revient. L'analyse des moyens mis en œuvre par la politique économique allemande des débouchés et l'étude des résultats généraux de cette politique sortent du cadre de cette étude.

Nous dirons seulement que l'Allemagne a su mettre à profit tous les cas d'économies complémentaires, de même que toutes les complications internationales pour développer ses ventes charbonnières extérieures, témoin les accords de troc passés avec les Pays Balkaniques et les Pays Scandinaves, et les prises de positions, en Italie, à l'époque des sanctions, et en Espagne, pendant la guerre civile.

L'umlage. — Nous nous attacherons principalement à l'étude de l'umlage dont l'influence se fit directement sentir sur le marché français.

La politique des ventes du Kohlensyndikat se fonde, comme nous l'avons vu, sur une distinction entre deux zones, l'une intérieure ou non contestée (Unbestrittenes Gebiet), l'autre extérieure ou

(1) « La tendance faiblissant (en 1932) les charbonnages de la Ruhr, ne tenteront-ils pas de forcer l'exportation pour conserver les avantages que procure le relèvement des taux d'utilisation et de l'outillage. L'umlage à 24 frs par tonne, un rendement journalier moyen de 1.646 kg — supérieur de près de 300 kg au chiffre de 1930 — les concours directs ou indirects des pouvoirs publics. Ces atouts seront-ils joués à tout risque. L'enlèvement d'un contrat des chemins de fer égyptiens à des prix sans précédents, l'effort tenté sur le marché suédois pour contrecarrer les progrès de l'exportation charbonnière britannique par la prise de participations d'intérêts prépondérantes dans des formes d'importation importantes, diverses manifestations offensives encore éparses donnent à certains producteurs anglais l'impression que les Mines de la Ruhr se lancent dans une politique d'exportation agressive. »

I. M., 1^{er} janvier 1933. Chronique Minière.

contestée (Bestrittenes Gebiet). La zone extérieure du Kohlensyndikat comprend en gros la région de Hambourg, la partie de l'Allemagne située à l'est de l'Elbe, et l'étranger. On distingue quelquefois la zone contestée proprement dite — partie située à l'intérieur des frontières — et les marchés extérieurs, ceux qui se trouvent hors du territoire allemand.

L'assemblée générale du Kohlensyndikat détermine, d'après l'état du marché, les prix de base (Richtpreise) qui servent à l'établissement des prix comptables (Verrechnungspreise). *Ces prix comptables sont fixés chaque mois* pour chaque sorte, par le Conseil de Direction (Vorstand) du Syndicat. Les tonnages vendus par le Syndicat lui sont facturés aux prix comptables par les Mines, quelle que soit leur destination, zone contestée ou non, et quel que soit le prix effectif de vente.

Les ventes dans la zone non contestée s'effectuent en principe aux prix officiels de vente du Kohlensyndikat ou Verkaufspreise, prix homologués par le Reichskohlenverband et publiés au Reichsanzeiger (Journal officiel d'Empire). Les prix comptables se déduisent d'ailleurs des Verkaufspreise en leur retranchant l'impôt sur le chiffre d'affaires, ainsi que la commission de 6 % allouée au K. S. comme première couverture de ses frais commerciaux.

Les prix pratiqués en zone extérieure peuvent être inférieurs aux prix comptables. Dans ce cas le Kohlensyndikat se trouve en perte. L'umlage est une cotisation destinée à compenser cette perte.

L'article 34 de la convention syndicale — rédaction de 1925 — la définit comme suit :

« En couverture de tous ses frais commerciaux et afin d'éviter qu'il ne subsiste aucun déficit à la charge du Syndicat et pour autant que les autres ressources auront été insuffisantes à cet égard, le Syndicat lèvera une cotisation sur tous les membres adhérents sous forme d'une égale répartition à la tonne, étendue à tous les tonnages venant en compte sur les participations à la vente et à la consommation. »

Depuis 1925, une série d'aménagements successifs ont eu pour buts d'alléger la charge de l'umlage sur les participations à la consommation, mesures intéressant principalement les mines-usines.

Il est à remarquer que la sentence arbitrale du 24 juillet 1931 qui mit fin au conflit latent des Mines pures et des affaires sidé-

rurgiques au sujet du calcul de l'umlage, a mis parfaitement en lumière la signification véritable de celle-ci. L'arbitre admet que le charbon consommé par les usines sidérurgiques s'incorpore à des produits dont une partie est exportée. Le charger de l'umlage serait lui faire supporter deux fois « un sacrifice de prix d'exportation ». La sentence de 1931 a décidé que les tonnages en compte sur la participation de consommation seront à l'avenir exonérés de l'umlage dans une proportion égale à celle des produits sidérurgiques exportés — directement ou indirectement — par rapport à la production totale déclarée en comptoir (1).

Il y a donc depuis 1931 deux taux de l'umlage, le taux relatif aux participations de vente et le taux relatif aux participations de consommation.

Les Allemands se sont cependant défendus de pratiquer par le moyen de l'umlage un dumping systématique. « C'est la concurrence qui détermine le prix, dit le rapport du Bergbauverein d'Essen en 1929. On est libre seulement de décider si l'on doit vendre ou refuser de vendre au prix de la concurrence. »

L'économie que l'on réaliserait sur le coût total en supprimant une tonne de la production (Die letzte tonne) est-elle inférieure ou supérieure à la perte que l'on éprouverait en vendant cette dernière tonne au prix de la concurrence ? C'est la question qu'il faut se poser pour savoir si l'on doit exporter : le coût peut s'analyser en frais fixes, — ceux qui préexistent à l'extraction — et frais proportionnels — ceux qui résultent directement de cette extraction. Le prix de vente à l'exportation doit couvrir au moins les frais proportionnels.

D'ailleurs la diversité des sortes rend le problème beaucoup plus compliqué en pratique. Le marché n'est pas celui d'un produit unique. La situation varie avec chaque Mine et la politique d'exportation représente une synthèse d'intérêts souvent très divergents. L'umlage a justement pour but de réaliser à posteriori cet équilibre, disent les exploitants allemands. « Les prix officiels ne sont réalisés que dans une faible partie seulement des zones non contestées. Il est évident que la différence entre le produit fictif réparti et la recette réellement obtenue, inférieure à ce produit fictif, doit être

(1) La proportion est toutefois limitée à 55 % et les frais généraux du K. S. évalués à 5-7 pf. par tonne continuent à frapper tous les tonnages.

recupérée d'une manière ou de l'autre, sur les Mines qui livrent les charbons vendus. Cette récupération s'effectue par le prélèvement d'une cotisation sur les membres du Syndicat.

L'umlage ne serait donc pas en réalité une subvention accordée aux ventes extérieures, mais bien « un procédé de calculation comptable valable aussi bien pour les ventes intérieures que pour les ventes extérieures » (Bergbau Verein d'Essen 1929).

Ainsi, lorsque les prix officiels intérieurs sont relevés, le taux de l'umlage l'est aussi puisque la bonification aux Mines est automatiquement calculée d'après les nouveaux prix comptables pour l'ensemble du tonnage. Inversement, lorsque les prix intérieurs sont abaissés, le taux de l'umlage est lui-même abaissé.

L'umlage varie de même, soit avec la proportion du tonnage débité en zone de concurrence, soit avec les prix pratiqués dans cette zone.

Le rappel de ces quelques notions était nécessaire pour interpréter correctement les variations des taux de la cotisation syndicale, traduites dans le tableau suivant :

TABLEAU X. — Taux de l'umlage au cours des dix dernières années en R. M. par tonne

	Umlage	Observations
Avril 1928.....	1,48	
Mai 1928.....	2,20	Relèvement des prix intérieurs au 1 ^{er} mai.
Janvier 1929.....	2,20	
Février 1929.....	1,80	Diminution des expéditions en zone de concurrence par suite des grands froids.
Novembre 1930.....	2,49	
Décembre 1930.....	2,15	
Moyenne 1930.....	2,37	
Août 1931.....	3,04	Baisse des prix en zone contestée, concurrence belge, hollandaise, polonaise.
Septembre 1931.....	3,62	Dévaluation du Sterling.
Décembre 1931.....	3,94	
Moyenne 1931.....	2,95	
— 1932.....	3,54	
— 1933.....	4,08	Maximum 4,34 en janvier 1934.
— 1934.....	4,13	
— 1935.....	4,10	
— 1936.....	3,80	
Août 1937.....	3,28	
Septembre 1937.....	3,22	N'a plus été publiée depuis cette date.

Les Anglais ont critiqué à maintes reprises le procédé de l'unlage et les autres moyens de dumping allemand. Le Colliery Guardian du 28 mars 1929 a répondu au Bergbau Verein d'Essen : « Il peut, dit-il, être légitimé de lever une contribution sur les marchés intérieurs, pour soutenir l'exportation, mais c'est pure casuistique de dénoncer une telle pratique sous le nom de subside quand le Yorkshire y recourt, et de la déguiser sous le nom innocent de procédé de calculation comptable quand elle est employée dans la Ruhr. »

Le 24 novembre 1936, lord Gainford après avoir exposé à la Chambre des Lords le déclin des exportations charbonnières britanniques — 6,3 % du total mondial en 1935 au lieu de 10,5 % en 1928 — en rend responsable les subventions dont bénéficient les charbons d'exportation des autres pays. D'après lui, la subvention globale accordée aux charbons allemands atteindrait dans certains cas 24 sh par tonne.

§ 4 *Le dumping polonais*

Les prix minima sur le marché intérieur étaient, nous l'avons vu, fixés par la convention houillère polonaise à laquelle étaient obligés d'adhérer tous les producteurs, en vertu de la décision gouvernementale datant de 1927.

En 1926, la grève anglaise avait permis à la Pologne d'acquérir des débouchés importants, surtout dans les pays baltes et scandinaves, mais aussi dans les pays occidentaux et méditerranéens. En particulier, elle avait pris ses premières positions sur le marché français.

Lors du retour de la Grande-Bretagne sur les marchés, en 1927, la Pologne fit effort pour conserver ces débouchés. Les prix intérieurs furent relevés pour permettre aux prix extérieurs de suivre la concurrence.

TABLEAU XI. — Etablissement de l'écart systématique entre prix intérieurs et prix extérieurs polonais (en Zoltys par tonne)

Années	Prix moyens intérieurs	Prix moyens à l'exportation
1926	30,40	30,85
1927	32,55	30,95
1928	35,40	28,20
1929	38,15	27,15
1930	38,50	26,50

Le maintien d'une exportation charbonnière importante est apparue très vite à la Pologne comme une nécessité d'ordre politique et monétaire.

Il eut été cependant sage, pour ce pays, de chercher à réduire ses ventes extérieures, cause de déficit pour les Mines. La « convention houillère » a établi que dès 1927 les ventes n'ont plus couvert le prix de revient. Si, en 1929, on avait pu noter une amélioration, en 1930 la situation avait de nouveau empiré. Toutefois, jusqu'à la baisse du sterling, la Pologne n'avait pas cru nécessaire de subventionner les exportations. Mais, en septembre 1931, le gouvernement avait décidé d'accorder aux houillères une subvention remboursable de 2 1/2 zloty (1) pour chaque tonne exportée par mer, subvention consolidée par un prêt de 5 millions de zlotys. — (En outre, la compression des prix de revient avait été accentuée encore par une baisse de 8 % sur les salaires.)

Puis, en avril 1932, à la suite des conclusions d'une commission d'enquête, les Pouvoirs Publics décidèrent la création d'un Cartel des ventes extérieures qui prit le nom de « Centrale d'exportation polonaise », et d'un fonds de soutien des exportations alimenté par des cotisations obligatoires.

Les Mines groupées dans la Convention houillère polonaise étaient tenues de verser au fonds une redevance de 1,5 zl (1 zl pour le bassin de Cracovie), par tonne débitée tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, du moins là où la vente était encore rémunératrice. Le fonds attribuait une prime compensatrice de 5 zl par tonne (14.30) pour les gros, et 2.50 zl (7 fr. 15) pour les menus exportés vers les marchés d'outre-mer où la vente était déficitaire. Toutefois, les Mines étaient tenues d'exporter 20 % de la licence de vente totale qui leur avait été attribuée par la convention, sans recevoir de primes, celles-ci n'étant versées que sur la fraction de tonnage excédant les 20 %. En réalité, les primes jouaient au-delà de 3 millions de tonnes, soit sur 4/5 de l'exportation. Les versements furent réduits à 1.35 et 0.90 zl (Cracovie) en octobre.

Le fonds a été l'objet de nombreuses critiques; il a été supprimé au début de 1933. Les mesures imposées par le gouvernement en rendaient le maintien très difficile. Une réduction de 14 à 20 % des prix intérieurs avait été ordonnée, bien que la demande de réduction des salaires, chiffrée par les Mines à 15 %, ait été rejetée.

(1) Un zloty = 2,86 par tonne (1932).

Cette suppression du fonds d'exportation et cette réduction de l'écart des prix intérieurs et extérieurs devaient être compensées. Les tarifs ferroviaires appliqués à l'exportation charbonnière maritime furent abaissés dans des proportions considérables. Le coût du transport passa de 7,2 zl, avec ristourne de 1,7 zl pour 500.000 tonnes annuelles, à 3 zl, avec effet rétroactif au 1^{er} avril 1933. Une bonification de 1 zl par tonne était accordée aux tonnages d'exportation par mer dépassant 250.000 tonnes par mois.

Nous n'insisterons pas sur l'effort de déflation provoqué par le gouvernement, tant sur les salaires que sur les prix intérieurs. Ces mesures, jointes à l'augmentation du rendement et à la qualité réelle des charbons polonais avaient permis à ce pays de conserver et même d'étendre ses débouchés. Mais à quel prix !

Une étude parue dans *Chimie et Industrie* en 1935 nous apprend que l'industrie houillère avait épuisé ses forces financières, que beaucoup de Mines avaient non seulement cessé de faire les investissements nécessaires aux améliorations techniques, mais que certains avaient même négligé l'entretien des installations existantes.

D'après l'Agence économique et financière, en avril 1936, le chiffre des pertes subies de 1930 à juin 1935 était de 300 millions de zl, soit 860 millions de francs. C'est pourquoi M. Robert Fabre note que les Mines polonaises, dès 1935, auraient vu avec ferveur l'extension à l'Allemagne de l'accord anglo-polonais de 1934.

Si donc jusqu'en 1936, le gouvernement polonais semblait avoir renoncé au dumping « direct », il n'en soutenait pas moins l'exportation par une politique appropriée des transports et par la pratique de prix différentiels.

« La convention charbonnière reconduite en 1935 ayant été dénoncée en octobre 1936, venait à expiration le 31 mars 1937. C'est sur l'intervention du gouvernement qu'elle avait été renouvelée, mais au lieu d'avoir, comme précédemment, pour objet de supprimer la concurrence entre entreprises minières, elle tendait dès lors à régler également la distribution d'après les intérêts généraux de l'économie polonaise et, plus spécialement en ce qui concerne l'exportation, d'après les besoins en devises. » (1)

(1) Rapport sur l'Industrie Minérale en 1937 et 1938. *Annales des Mines*.

Une caisse de compensation avait été instituée par la convention. Elle était alimentée par des prélèvements sur le produit des ventes intéressant le marché intérieur et certains marchés voisins. Elle permettait d'allouer aux exportateurs une prime pouvant aller jusqu'à 5 zl par tonne.

III

Les prix f. o. b. d'exportation

La statistique de l'industrie minérale a donné les valeurs suivantes :

TABLEAU XII. — Prix d'exportation et cours de la livre

Cours de la Livre	Année	Prix Anglais		Prix Allemands		Prix Belges			Prix Polonais		
		f.o.b. moyen	f.o.b. vers France	franco-fron- tières R.M.	Houille Coke	prix moyen des douanes	Fr.	H. C. A.	f.o.b. Dantzig	(en livre sterling)	
								(1)			
124,1	1928	15/4,5	15/4,5								
124,0	1929	16/2	15/11			199 163 156					
123,9	1930	16/8	16/8								
115,6	1931	16/3	16/3,50						Janvier	Juin	Sept.
89,3	1932	16/3	16/4,50						13/3	11/3	12/3
84,6	1933	16/1	17/6								
76,7	1934	16/1	18/3								
74,3	1935	16/4	18/6	9,76 13,05	157 212 144						
83	1936	17/0	18/9	9,40 12,96	166 163 150				Janvier	Juin	
124,4	1937	18/7,25	18/11,50	11,11 16,52	193 186 176				15/ à 17/	12/ à 16/	
									Novembre	Décembre	
									14/6 à 21/	13/6 à 19/2	
170,6	1938	20/1	21/4	12,30 18,23	180 196 188						

Le rapport du B. I. T. « L'industrie charbonnière dans le monde » a d'autre part donné une étude des prix d'exportation que nous résumons dans les tableaux suivants :

(1) H = Houille. C = Coke. A = Agglomérés.

TABLEAU XIII. — Prix d'exportation en monnaie nationale,
(par tonne métrique f. o. b.)

Années	Allemagne	Belgique	Pays-Bas	Pologne	Royaume-Uni	France
	RM	Fr	Florin	Zl	S d	Fr
1929	19,83	199,6	11,76	27,60	15/10	133,3
1930	20,65	202,1	12,46	26,79	16/4 1/4	135,2
1931	17,73	169,3	10,53	24,53	16/0	125,2
1932	12,90	173,3	9,95	20,54	16/0	108,5
1933	11,32	155,1	9,02	18,36	15/9 3/4	104,4
1934	9,84	141,4	7,91	15,99	15/10	101,0
1935	9,41	156,9	7,47	14,71	16/1	111,8
1936	9,35	166,2	7,55	15,55	16/8 1/2	
% de 1929	47,2 %	83,3 %	64,2 %	56,3 %	105,5 %	83,9 %

TABLEAU XIV. — Prix d'exportation en livre sterling
(par tonne métrique f. o. b.)

Années	Allemagne	Belgique	Pays-Bas	Pologne	Royaume-Uni	France
1929	19,5	16/5 1/2	19/5	12/8 1/2	15/10	1/1/5 1/2
1930	1/0/2 3/4	16/8 1/4	1/0/7 1/4	12/4	16/4 1/4	1/1/9 3/4
1931	18/7	15/2 1/2	18/11 3/4	12/3 1/4	16/0	1/1/11 3/4
1932	17/5 3/4	19/10	1/2/10 3/4	13/1 1/2	16/0	1/4/4 1/4
1933	16/2 3/4	19/9 1/2	1/1/11 1/4	12/5 1/2	15/9 3/4	1/4/8 1/2
1934	15/4 3/4	18/9 3/4	1/1/2	11/11 1/2	15/10	1/6/4
1935	15/5 1/2	16/11 1/2	1/0/7 3/4	11/4	16/1	1/10/1 1/4
1936	15/1 1/2	16/3	19/6 1/4	11/9 1/4	16/8 1/2	
% de 1929	72,7 %	98,9 %	100,5 %	92,6 %	105,5 %	140,3 %

Nous pouvons, par la lecture des prix de 1936 et des pourcentages de cette même année (par rapport à 1929), apprécier l'effort de déflation accompli par l'Allemagne et par la Pologne.

Ces résultats peuvent être rapprochés des chiffres fournis par le Secrétaire d'Etat aux Mines de Grande-Bretagne, dans son rapport relatif à l'année 1937. Il met en lumière à la fois l'effort technique d'abaissement des prix de revient et l'effort commercial de concurrence.

Si l'on affecte la base 100 à la valeur moyenne nette sur le carreau de la tonne de houille extraite dans chacun des pays considérés en 1930, on constate que l'évolution de cette valeur au cours des années 1933 à 1936 est représentée par les indices suivants :

TABEAU XV. — Valeur moyenne de la tonne nette sur le carreau
(base 100 en 1930)

	1930	1933	1934	1935	1936
Grande-Bretagne	100	95,7	94,7	95,7	103,1
Allemagne (sans la Sarre)...	100	71,2	69,9	69,6	70,5
France	100	72,5	70,1	69,1	75,2
Belgique	100	61,8	55,2	61,7	68,9

L'évolution du prix f. o. b. moyen de la tonne de houille exportée est établie de la même façon :

TABEAU XVI. — Prix f. o. b. moyen de la tonne exportée
(en monnaies nationales)

	1930	1933	1934	1935	1936	1937
Grande-Bretagne	100	96,5	96,5	98,0	102,0	112,0
Allemagne (compte tenu des exportations charbonnières de la Sarre depuis le 18/2/35)	100	54,8	47,7	45,6	45,2	53,6
Pologne	100	68,3	59,6	54,9	57,9	62,7
Pays-Bas	100	72,4	63,3	60,0	60,6	76,5
Belgique	100	76,7	69,9	77,7	82,3	97,1

Enfin, nous donnons pour 1936-1937 et 1938, les prix à la tonne de la houille et du coke exportés par les divers pays producteurs (chiffres du Comité Central des houillères de France, publiés par la Revue de l'Industrie Minérale, 1^{er} mars 1939) :

TABEAU XVII. — Prix moyens à l'exportation de la houille et du coke pendant les 3 dernières années

	1936		1937		1938	
	Houille	Coke	Houille	Coke	Houille	Coke
Grande-Bretagne	16/11 3/4	21/3 1/4	18/8	27/8	20/10 1/2	28/9 3/4
Prix f. o. b. par T. de 1.016 kgs (coke de gaz exclu).						
Allemagne	9,34	12,96	11,07	16,55	12,26	18,44
Prix en R.M. franco frontière.						
Belgique	166,28	131	196,32	186,03	179,64	196,37
Prix en fr. Belges.						
Pologne	15,53		16,82		18,63	
Prix en zlotys.						
Pays-Bas	7,55	6,98	9,53	10,43	10,06	11,47
Prix en florins.						

De l'ensemble de ces statistiques, une impression se dégage. La guerre du charbon, qui fut surtout une affaire anglo-polono-allemande, n'a pas donné de résultats décisifs. Si les prix anglais ont pu jouer dès l'origine du conflit leur rôle de prix directeurs, et contraindre les autres à s'aligner sur eux, ceux-ci y sont parvenu très rapidement — presque immédiatement en ce qui concerne l'Allemagne. On peut même dire que celle-ci est sortie victorieuse de l'épreuve, à la fois sur le marché français et sur les principaux marchés européens. Au moment où se sont engagés les pourparlers relatifs à l'entente du charbon, sa position était très forte, et malgré une demande intérieure considérablement accrue qui rendait moins urgent son besoin d'exportation, il semble bien qu'elle venait aux négociations avec l'espoir de ne rien abandonner de ses avantages.

CHAPITRE XIII

La défense du Marché français Les mesures douanières et la déflation

I

La crise charbonnière en France

Après avoir examiné les positions respectives de nos différents fournisseurs et leurs efforts en vue de dominer le marché, il nous reste à étudier quelle fut notre défense contre ces tentatives.

« L'exaspération des concurrences qui s'exercent par des sous-offres systématiques ramènent les cours d'exportation de plusieurs variétés de charbon britannique au voisinage immédiat de la parité d'avant-guerre, alors que la généralité des indices exprime pour les principales catégories de marchandises une majoration de prix de 40 à 50 %. »

Ainsi s'exprime le rapport du Comité Central des houillères de France passant en revue les principaux faits de l'année charbonnière 1927 (assemblée générale du 23 mars 1928). Le décret du 27 mai 1927 avait soumis l'importation des charbons à la délivrance d'autorisations préalables dans des conditions analogues à celles que nous retrouverons en 1931. Mais une accalmie était survenue

en fin d'année et le contingentement avait été supprimé le 20 décembre.

1928 est une année moyenne, où l'extraction et la consommation mondiale s'inscrivent d'abord en baisse. Dans les derniers mois apparaissent toutefois les signes précurseurs du « boom » de 1929.

En 1929, la consommation charbonnière française augmente de 10 millions de tonnes pour atteindre 89 millions 1/2 de tonnes. La prospérité industrielle est générale. La production nationale en bénéficie, l'extraction progresse de 2.530.000 tonnes, les stocks diminuent de 1.850.000 tonnes. L'exportation, de son côté, augmente de 738.000 tonnes. L'importation couvre le surplus des besoins avec un gain de 6,6 millions de tonnes dont 4,7 millions pour le charbon anglais. Les prix qui avaient fléchi de 1926 à fin 1928, sont à nouveau en hausse. Le prix moyen f. o. b. britannique remonte de 15/4 à 16/2.

Cette ascension se poursuit pendant la plus grande partie de 1930 pour aboutir au cours moyen de 16/8. Mais la consommation baisse. La statistique de l'Industrie Minérale pour 1930, dans ses conclusions, s'exprime en ces termes : « L'année 1930 a été, au point de vue économique, franchement mauvaise ; toutes les industries ont dû réduire leur activité. Il en est résulté une baisse brusque de la consommation mondiale que l'on peut évaluer à 100 millions de tonnes. Or, l'industrie houillère n'a ramené sa production au chiffre de la demande qu'avec un retard de plusieurs mois.

L'hiver ayant été très clément, les stocks mondiaux se sont accrus rapidement et ont atteint près de 80 millions de tonnes. Les principaux pays exportateurs ont cherché à conquérir des débouchés nouveaux grâce à des rabais importants. Les prix des charbons importés ont en moyenne baissé de 20 %. Ces rabais, d'ailleurs, surtout consentis par les nouveaux venus, Pologne et Hollande, leur ont valu une partie de la clientèle des anciens fournisseurs.

Les houillères françaises, croyant au caractère passager de la dépression, ont maintenu la production et les prix, mais les stocks se sont accrus de plus de 2 millions de tonnes.

Si l'année 1930 avait été beaucoup moins favorable que les précédentes, l'année 1931 a enregistré une aggravation considérable

des difficultés pour l'ensemble de l'industrie houillère. Malgré des mesures sévères, allant jusqu'aux licenciements, la production est restée constamment supérieure aux possibilités d'écoulement. « Il s'affirme, dit le rapport du Comité des houillères, que la consommation diminue plus vite que la production. Elle se dérobe, insensiblement comme à l'habitude, à l'attrait des plus bas prix que des compétitions effrénées lui ménagent vainement. Tous les marchés sont touchés à la fois. » « Le marché français, recherché entre tous, a subi l'afflux des tonnages de charbons étrangers non retenus par les clientèles intérieures et déportés de plus en plus loin. »

Les producteurs étrangers engagés dans cette lutte sans merci ont dû procéder à des compressions massives des prix de revient. Des augmentations considérables de rendement, conjuguées avec des abandons de salaires, n'ont cependant pas suffi à couvrir les frais écrasants des compétitions commerciales.

Le concours des Pouvoirs Publics s'est accru. Le dumping a redoublé de violence. La Pologne pratique à l'exportation, au départ des Mines, des prix qui ne représentent pas la moitié des prix intérieurs.

L'umlage du Syndicat de la Ruhr atteint en décembre le taux de 3.94 mark, soit 24 francs par tonne. « Il s'y ajoute en France un subside de 7 fr. 50 par tonne versé par le Trésor français aux charbons allemands importés par Strasbourg, au titre des prestations en nature, et maintenu malgré la suspension des paiements de réparation. » (1)

L'Angleterre abaisse peu à peu ses prix de vente à l'exportation, ce qui lui est rendu aisé par le jeu des barèmes de prix minima imposés par l'Acte Minier de 1930, et dont la pratique dans les districts intérieurs aboutit à un relèvement des prix nationaux. Les résultats de 1931 en fournissent une preuve. Les bassins à débit intérieur enregistrent une plus-value d'exploitation de 500.000 livres, tandis que les districts d'exportation dont le bilan se soldait en 1930 par un gain de 1.200.000 livres, accusent une perte de 230.000 livres.

La baisse des frets maritimes, — nous l'avons déjà signalé — ainsi que l'aménagement des tarifs ferroviaires ou fluviaux, en vue

(1) Rapport du Comité des Houillères, Mars 1932.

de l'exportation, chez nos principaux fournisseurs, vient encore faciliter la pénétration des charbons étrangers sur notre territoire.

L'Angleterre applique une réduction complémentaire aux tarifs de transport des charbons d'exportation. L'Allemagne y répond par une baisse de 12 % sur les siens. Le charbon anglais paie 16 à 18 francs de Cardiff à Rouen et 30 francs de La Tyne à Marseille. Malgré que la consommation nationale ait fléchi de 7 millions de tonnes sur 1930 et de 11 millions sur 1929, nos fournisseurs étrangers, principalement les Belges, les Hollandais et les Polonais, entendent garder et même élargir les positions conquises. L'ensemble de ces trois pays totalise pendant les sept premiers mois un accroissement qui, s'il eut été maintenu, eût donné pour l'année 1931 un gain de 2,8 millions de tonnes sur 1930.

Les stocks des mines françaises s'élèvent à près de 5 millions de tonnes. Le chômage partiel ne peut être plus longtemps évité. Les exploitations marginales sont peu à peu contraintes à l'arrêt

Le 16 juillet 1931, le « Journal Officiel » publie un décret du 10, portant réglementation de l'importation des combustibles minéraux. Cette date présente une importance capitale pour le marché charbonnier français. Elle marque la fin de la liberté qui, la période de guerre de 1914-18 mise à part, avait été la règle depuis le début du XIX^e siècle.

Les répercussions des luttes internationales étaient, en ce milieu d'année 1931, tellement graves pour nous, qu'elles amenaient, ainsi que nous le voyons, le gouvernement à intervenir dans la défense du marché. Et la compétition allait redoubler de violence quelques mois plus tard avec la dévaluation du sterling.

La crise n'était pas particulière au charbon. L'effondrement s'était produit sur la plupart des grands marchés. Les manipulations monétaires procuraient aux vendeurs étrangers une prime à l'importation sur notre territoire. Les producteurs français, aussi bien agricoles qu'industriels, se tournèrent vers le gouvernement pour lui demander d'organiser ou de perfectionner la protection

L'histoire de notre politique commerciale — si politique il y eut — se ramène à celle de la lutte tarifaire générale des contingents, des négociations bilatérales, et de la déflation.

Nous avons tout essayé parmi les nombreux moyens de défense qui s'offraient à nous. L'arme monétaire, toutefois, dont nous avons

refusé l'emploi jusqu'en 1936, intervint trop tardivement, et d'ailleurs pour d'autres fins.

Nous avons eu recours d'abord aux moyens douaniers classiques, puis nous avons fait un essai timide des surtaxes compensatrices de change. Nous n'avions pas en mains l'organisation nécessaire à une action directe sur les prix. Entrepris trop tard, la déflation des décrets-lois Laval n'a pu réussir à nous procurer l'alignement tant désiré sur les prix étrangers.

« Restait l'intervention directe sur les échanges commerciaux à l'exportation comme à l'importation. Faute d'une installation moderne d'écluses à commandes centralisées, on se contente de barrages locaux et de digues de fortune, espérant que les rapiècements empiriques pourront jouer le rôle d'un organisme neuf. » (1)

Nous eûmes ainsi, dès les premiers jours de la crise d'ailleurs, les contingentements et par la suite leurs corollaires, les accords bilatéraux.

En ce qui concerne le marché charbonnier, nous allons examiner successivement : l'action douanière et les surtaxes, les mesures déflationnistes, enfin les contingents et les accords bilatéraux.

II

Les mesures douanières

§ 1 *Les anciens droits*

Avant la crise de 1931, le charbon d'importation acquittait seulement :

- un droit spécifique,
- un droit de statistique,
- des péages et des taxes portuaires variables selon les points d'entrée.

A cela il fallait ajouter, depuis 1925, la taxe à l'importation, taxe unique ad valorem faisant pendant à la taxe à la production

(1) La Politique commerciale de la France 1938. Enquête du Cercle d'Etudes de Politiques étrangères.

sur les charbons nationaux et destinée, comme elle, à racheter l'exemption de l'impôt sur le chiffre d'affaires établi par la loi du 25 juin 1920. Ce fait ôte à la taxe unique tout caractère protecteur. Nous n'en parlerons que pour mémoire. Longtemps établie au taux de 2,50 %, elle fut relevée à 3 % en 1936, puis successivement à 3,05 %, 3,40 % (1), 3,60 % (2), et enfin à 3,70 %.

Notons d'ailleurs que, depuis le décret-loi du 21 avril 1939, la taxe d'armement de 1 % vient se superposer à la taxe unique et ressuscite en quelque sorte l'ancien impôt sur le chiffre d'affaires.

Du 12 novembre 1931 au 23 février 1932, les charbons britanniques supportèrent la surtaxe compensatrice de change de 15 % ad valorem.

En 1933 (loi du 28 février et décret du 9 mai) furent instituées les taxes sur les licences d'importation.

Enfin, par le décret-loi du 30 octobre 1935 est créée la taxe de documentation minière. Nous allons passer en revue ces diverses taxes, en nous attachant spécialement à l'histoire de la taxe sur les licences, le droit spécifique et le droit de statistique ayant perdu l'apparence d'une protection, et la surtaxe ad valorem n'ayant eu qu'une application tout à fait éphémère.

Droit spécifique. — Il a été fixé à 1 fr. 20 par tonne par la loi du 11 janvier 1892 et modifié à deux reprises (loi du 6 avril 1926 et décret du 14 août 1926, en application de la loi du 3 août 1926). La circulaire de la Direction générale des douanes du 9 septembre en arrondit le taux à 2 fr. par tonne. Il n'a pas été affecté par le relèvement de 13 % du décret du 8 juillet 1937 (art. 73).

Droit de statistique de formalité douanière et de timbre. — Porté à 0,90 par les lois de 1926, il est fixé à 1 fr. par tonne depuis la loi du 12 juillet 1934 (art. 1^{er} portant modification des articles 229, 230... du code des douanes).

Le décret du 13 janvier 1938 a simplifié notre tarif douanier tout en le mettant en harmonie avec les décrets du 8 juillet, pris

(1) Au 1^{er} septembre 1937.

(2) Au 12 novembre 1938.

en exécution de la loi des pleins pouvoirs douaniers. Voici les indications relatives aux combustibles minéraux solides :

HOUILLE				
FABRICATIONS	Unité de Perception	TARIFS		Numéros des sous-postes
<i>N° 190. - Houille : crue ou carbonisée (coke).....</i>				
Anthracite (1)	100 K.B.	0,30 (A)	0,30 (A)	1
Agglomérés de houille ou de lignite	100 K.B.	0,30 (A)	0,30 (A)	2
Autres	100 K.B.	0,30 (A)	0,30 (A)	3
(Cendres de)	100 K.B.	0,30	0,30	4

(A) *Pour mémoire.* — En application du deuxième décret-loi du 12 juillet 1934 et de l'article 13 de la loi du 31 décembre 1936, les liquidations s'effectuent, en ce qui concerne les houilles crues, agglomérées et carbonisées autres que celles qui sont destinées à être consommées par les hauts-fourneaux des usines métallurgiques ou les cokeries les alimentant, par les chemins de fer d'intérêt général ou local, par les remorqueurs affectés à la traction des bateaux de navigation intérieure, et par les usines productrices de gaz ou d'électricité pour les quantités livrées à la consommation publique, sur la base des droits cumulés ci-après : T. G. = 0,90 les 100 kilogrammes bruts ; T. M. = 0,90 les 100 kilogrammes bruts.

(1) On considère comme anthracite, les houilles contenant moins de 10 % de matières volatiles sur combustible sec et en grains d'un calibre supérieur à 10 m/m.

Péages. — Taxes portuaires. — Droit de quai. — Ces taxes sont spéciales à l'importation maritime. Antérieurement aux mesures douanières de 1937 et 1938, les textes de bases auxquels on devait se référer en ces matières étaient :

A) *Pour les péages.* — Le décret du 26 décembre 1934 portant codification des textes législatifs concernant les douanes et les divers décrets concernant chaque port. Les taux variaient de 0,05 (Dieppe) à 2,50 (Toulon).

B) *Pour les taxes portuaires.* — Le décret du 15 novembre 1931, en exécution de l'art. 168 de la loi du 29 avril 1926, permettant l'institution dans les ports, au profit des communes, départements,

Chambres de Commerce ou établissements publics, des taxes de séjour pour les marchandises et de stationnement pour les navires.

La taxe de séjour ne s'appliquait pas lorsque les marchandises — c'était le cas général des charbons importés — étaient entreposés sur des parties du Domaine Public soumises au régime de l'occupation temporaire.

La taxe de stationnement ne pouvait dépasser un maximum de 0,50 par tonne.

c) *Pour le droit de quai.* — Loi du 28 mars 1928. Le droit de quai était de l'ordre de 1 fr. par tonneau de jauge brute et 0,50 par tonne débarquée.

Les péages, taxes portuaires, droits de quai, ont été affectés par le relèvement général des décrets du 8 juillet 1937 (14 %).

En outre, un décret du 12 novembre 1938 a institué un relèvement de 30 % sur les taux fixés par le décret précédent.

§ 2 *La surtaxe de change*

Depuis le début de la crise de 1931, les Pouvoirs Publics en France ont usé largement de la tarification douanière pour protéger les producteurs, et notamment les agriculteurs français.

De nombreuses lois et de très nombreux décrets ont créé des taxes nouvelles ou modifié celles qui existaient déjà. Le gouvernement avait, on le sait, le droit de relever par décret les droits sur de nombreux produits agricoles. A diverses reprises, le législateur l'a autorisé à le faire pour tout le tarif douanier : loi du 28 février 1934, loi du 29 décembre 1934, du 1^{er} juillet 1937.

Enfin, la loi du 29 mars 1910 lui donnait depuis longtemps le droit de s'opposer, par des droits compensateurs, aux avantages, quelles que soient leurs origines, dont profitent les producteurs étrangers.

La clause de la nation la plus favorisée réapparue dans notre système douanier à l'occasion de l'accord franco-allemand de 1927, et le caractère à nouveau conventionnel de notre tarif douanier ont paralysé, dans beaucoup de cas, l'action gouvernementale. En ce qui concerne le charbon notamment, il n'a pas été, à vrai dire, usé

de la protection douanière, et le fait a été à maintes reprises souligné par les dirigeants de nos houillères nationales.

On doit convenir d'ailleurs que, dans le cas des combustibles minéraux solides, l'action sur les prix par le relèvement des droits de douane pouvait rencontrer des difficultés. Certains pays comme la Grande-Bretagne étaient particulièrement enclins à considérer une augmentation de droits comme une mesure de rigueur, et à remettre en question nos accords commerciaux. D'autres, pour lesquels l'exportation charbonnière était un moyen d'obtenir des devises, se souciaient assez peu de la notion de bénéfice et se révélaient vendeurs à tous prix. Enfin, notre industrie ne devait pas manquer de protester contre la hausse des prix de l'énergie résultant d'une majoration trop forte des tarifs douaniers.

Un essai fut tenté cependant par application d'une surtaxe de change aux importations britanniques.

Elle fut instituée par décret du 12 novembre 1931 et fixée à 15 % de la valeur en douane ; elle s'appliqua dès l'origine aux charbons comme à nombre d'autres produits.

La tentative gouvernementale demeura d'ailleurs toujours hésitante dans ses principes et dans son application. Comment fut déterminé en particulier le taux de 15 % ? D'après un décret du 1^{er} août antérieur à la dévaluation anglaise et visant l'Australie, le Venezuela, le Mexique, la taxe tendait à compenser les effets de la dépréciation sur les prix de revient étrangers.

Les décrets suivants apportent une modification : la surtaxe doit avoir pour effet de compenser non plus les écarts de change, mais les écarts de prix.

Strictement appliqué, le principe eut conduit à une surtaxe de 7 % en septembre 1931, 22 % en décembre, 16 % en 1933, 29 % en 1934.

D'autre part, de nombreuses exonérations furent admises lors de l'institution même, ou décidées peu de temps après. En ce qui nous concerne, l'abandon de la surtaxe sur les charbons fut annoncée à la Chambre des Communes par M. Runciman, le 15 février 1932, et consacrée par un décret du 23 du même mois. Le ministre anglais loua cette décision contribuant « à créer une bonne atmosphère entre les deux pays ».

M. Robert Fabre, dans la Chronique de l'Industrie Minérale du

1^{er} mars 1932, se demande s'il était opportun d'abandonner une telle monnaie d'échange avant toute négociation commerciale. Il signale la demande d'une protection de 30 % introduite devant le gouvernement allemand par le Kohlensyndikat, et les projets néerlandais de taxe compensatrice sur les combustibles étrangers, ceci au moment même où nous y renonçons.

« Seules des considérations de politique générale ont pu dicter ce geste. Qu'elle ait scellé l'accord de principe sur les réparations et les dettes, ou prévenu des mesures de représailles à l'encontre des produits français exportés en Angleterre, la concession est d'importance... La raison d'Etat a parlé plus haut que les nécessités économiques. »

Il n'est pas sans intérêt d'esquisser le rappel de ces faits.

§ 3 *Les taxes de licences*

Elles ne sont pas, à vrai dire, de la catégorie des droits protecteurs. En sont exemptés notamment de gros consommateurs, tels que la métallurgie et les chemins de fer. Elles peuvent être considérées comme un prélèvement à caractère fiscal sur les bénéfices réalisés par les importateurs à l'occasion du contingentement. Le rapport d'enquête du Cercle de Politique Etrangère sur « La politique commerciale de la France » veut cependant voir dans les mesures de 1933 instituant les taxes sur les licences, une majoration des droits de douane sur le charbon qui, jointes à d'autres datant de la même époque, ont eu une influence sur les courbes générales des prix et de la balance commerciale.

D'autre part, le rapport au Président de la République précédant le décret du 30 décembre 1933, voit dans le relèvement des taxes de licence une protection accrue de la production charbonnière française, aussi bien qu'une ressource fiscale nouvelle.

Enfin, il est indéniable que les majorations édictées entre juin et octobre 1936 aient eu des fins essentiellement protectrices.

Les licences d'importation relatives aux charbons ont été frappées d'une taxe spéciale par le décret du 9 mai 1933, en exécution de l'article 56 de la loi du 28 février 1933 portant ouverture, sur l'exercice 1933, de crédits provisoires applicables au mois de mars 1933.

Après avoir posé le principe, l'article ajoute que le prix de vente maximum des produits dont l'importation est ainsi autorisée pourra être fixé par décrets contresignés par les ministres intéressés.

L'application de la loi est limitée à l'année 1933.

Le décret du 9 mai 1933 fixe à 2 fr. par tonne le montant de cette taxe. L'art. 3 prévoit la dispense de taxe pour les houilles et cokes destinés à la consommation par les grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général, et par les usines métallurgiques.

L'avis aux importateurs, du 13 mai 1933, fixe les formalités à remplir pour bénéficier de cette exonération, et la circulaire du 16 mai 1933 de la Direction générale des douanes précise les importateurs assujettis et les conditions d'exigibilité de la taxe.

Le décret du 30 novembre 1933 maintient la taxe de licence pour l'année 1934 en apportant les modifications suivantes :

1° Les chemins de fer d'intérêt général rentrent dans le droit commun. Seules restent exemptées les usines métallurgiques, et seulement en ce qui concerne les combustibles consommés par les Hauts-Fourneaux et les cokeries.

2°) La taxe est portée à 4 fr. par tonne pour les houilles et 5 fr. pour les anthracites et agglomérés.

Ce régime est resté en vigueur jusqu'en juillet 1936. Au 1^{er} juillet 1936, en conséquence des accords Matignon, le prix des charbons français est majoré de 9 fr. par tonne. Un décret du 30 juin décide le relèvement pour la même date de la taxe sur les licences d'importation. Elle est portée à 15 fr. par tonne en ce qui concerne les houilles et à 20 fr. en ce qui concerne les anthracites et les agglomérés de houille ou de lignite.

En outre (art. 3), les chemins de fer d'intérêt général et d'intérêt local, ainsi que les entreprises de production de gaz et d'électricité livrés à la consommation publique, sont dispensés de la taxe concurremment avec les Hauts-Fourneaux et cokeries des usines métallurgiques. Le caractère protecteur de la mesure est bien mis en lumière à l'époque par la « Journée Industrielle ». Un article de ce journal souligne que la taxe n'avait pas été modifiée depuis le 1^{er} janvier 1934, alors que le prix des combustibles importés avait baissé de 10 à 12 fr. par tonne. « Les augmentations, dit-elle, sont applicables en même temps que celles de 9 fr. par tonne sur le

prix des charbons français. Sans cela la disparité des prix entre les charbons français et les charbons étrangers s'en serait trouvée accentuée. »

La circulaire de la Direction générale des Douanes en date du 18 juillet 1936 précise les formalités à remplir pour obtenir l'exonération prévue par l'art. 3 du décret.

Le 1^{er} octobre 1936, le gouvernement Blum dévaluait le franc. Les droits de douanes sur les produits non contingentés et les taxes de licences étaient réduits de 20 %, les dernières surtaxes de change étaient supprimées sauf pour la Chine et le Japon. En ce qui concerne le charbon, seule s'applique la réduction de 20 % sur les taxes de licences qui reviennent respectivement à 12 fr. et 16 fr.

Le rapport préliminaire au décret s'exprime ainsi :

« De même que nous vous proposons une diminution de 20 % des droits de douane frappant les produits non contingentés, nous estimons qu'une mesure analogue doit être prise en ce qui concerne les taxes de licences payées par les importateurs des marchandises contingentées. Ces taxes constituent, en effet, une protection douanière évidente et contribuent à majorer les prix intérieurs. »

Le 14 octobre, un nouveau décret ramène uniformément à 6 fr. par tonne le taux des taxes. La réduction, primitivement de 20 %, était donc de 70 % pour les anthracites et de 60 % pour les autres charbons.

« Il en résulte à titre d'exemple, dit le *Journal des Charbonnages* du 21 octobre 1936, que la hausse sur octobre des charbons de foyers domestiques belges, hollandais et allemands qui auraient été de 30 fr. par tonne (20 fr. au prix départ, plus 10 fr. de frais supplémentaires de transport sur le territoire belge), du fait de la dévaluation, se trouve ramenée à 16 fr. pour les anthracites et 21 fr. pour les autres charbons.

« A la fin de ce mois (31 octobre), l'application de la semaine de 38 h. 40 dans les Mines françaises va majorer d'au moins 21 fr. le prix de revient de la production française. On peut dire que l'exécution intégrale dans la Mine des lois votées depuis juin, et des nouvelles conventions collectives de travail annulera, et au-delà, les effets de la dévaluation, corrigés par l'abaissement considérable de la taxe de licence. »

La disparité des prix que le décret du 30 juin avait entendu

corriger se retrouvait à peu près entière et eut été bien plus grande si les prix mondiaux n'avaient commencé à se relever.

On peut donc sans trop d'audace souligner le caractère assez peu cohérent de notre politique économique du moment.

Taxe de documentation minière. — Pour créer les ressources nécessaires au fonctionnement du bureau de Documentation Minière institué par décret du 30 octobre 1935 (art. 4), le décret du 30 octobre 1935 a institué une taxe de documentation de 0 fr. 05 sur les charbons industriels, et 0 fr. 10 sur les charbons domestiques, perçue au moyen de timbres apposés sur la déclaration au moment du passage en douane.

III

Les mesures de déflation

Nous avons vu que dans plusieurs pays étrangers grands producteurs, la lutte charbonnière avait comporté l'usage de mesures de déflation rigoureuses, en Pologne et en Allemagne notamment.

Les mesures de déflation de 1935, en France, font partie d'un plan de redressement économique concrétisé par quelques trente décrets-lois publiés le 15 juillet et visant à la fois à rétablir l'équilibre financier du pays et à obtenir une baisse substantielle du coût de la vie.

Les économies se montant à un total voisin de 11 milliards, le gouvernement a cherché à atténuer pour les intéressés l'effet de cette action massive en agissant par voie d'intervention directe sur le coût de la vie.

En ce qui concerne les charbons l'effort personnel du ministre, dit un communiqué officiel des Travaux Publics, s'est porté « vers une réduction substantielle du prix des catégories de charbon qui intéressent le plus directement le public. Il a instamment demandé et obtenu que les barèmes des prix officiels soient, pour la plupart des qualités et avant la date du 1^{er} août 1935, abaissés de 5 % à 15 % sur les prix officiels des barèmes de l'hiver dernier. »

Les représentants des houillères ont précisé que la publication des nouveaux barèmes n'affecteraient pas les ventes traitées à des prix inférieurs.

Il y a lieu de remarquer que nombre d'affaires importantes, principalement en ce qui concerne les foyers industriels, étaient traitées à des prix spéciaux.

Des mesures furent prises pour que la baisse des prix à la Mine ait son plein effet sur les prix au détail des charbons domestiques : action directe du ministère auprès du commerce parisien pour obtenir la suppression des majorations mensuelles des prix d'été restant à appliquer et une réduction des prix d'hiver par rapport à ceux de 1934-1935, action du gouvernement par les Préfets pour leur demander d'intervenir dans le même sens auprès du commerce charbonnier de leur département pour obtenir des diminutions analogues des prix du charbon, que ce dernier provienne des Mines françaises ou soit importé.

La déflation avait donc des buts financiers plutôt que commerciaux. Elle avait en vue plutôt la défense budgétaire que la défense du marché français. Celle-ci n'était qu'un accessoire : les résultats furent d'ailleurs assez minces.

L'industrie houillère française pouvait, en effet, difficilement concilier un abaissement de ses prix de vente avec l'élévation de ses prix de revient liée « à l'insuffisance du taux d'activité de ses exploitations, au maintien d'un chômage partiel qu'elles indemnisent, à l'augmentation des charges sociales qu'elles supportent » (1)

Les abaissements de tarifs demandés par le gouvernement avaient été effectués, sans la contre-partie intervenue dans d'autres industries et consistant en la réduction des dépenses de personnel et des charges d'emprunt.

L'année 1936 vit d'ailleurs une orientation nouvelle, tant au point de vue intérieur qu'extérieur.

(1) Chronique Minière. I. M. 1^{er} septembre.

CHAPITRE XIV

La défense du Marché français (Suite)

Le contingentement - Les prix à l'importation

I

Généralités

Le contingentement a été la pièce maîtresse de notre défense charbonnière pendant la crise. Cette mesure avait été appliquée déjà en 1927. Elle a été remise en vigueur dès juillet 1931. Elle devait être exceptionnelle et provisoire. Les conditions économiques ont été telles, qu'en 1939, elle paraissait devoir figurer longtemps encore parmi nos institutions.

Sans qu'on y ait peut-être suffisamment pris garde, le contingentement marquait le terme d'un chapitre de notre histoire économique. Sa mise en œuvre peut, à certains égards, apparaître comme un premier pas vers la direction totale de l'économie. Jadis, le commerce extérieur consistait en des échanges effectués par-dessus les frontières entre industries, entre firmes privées, entre intérêts particuliers. L'intervention des Pouvoirs Publics ne se manifestait que pour des fins délimitées. Le conflit mondial de 1914 a nécessité chez tous les belligérants une main-mise de l'Etat sur les activités principales. Les grands problèmes économiques nés de la guerre et des traités ont gardé un caractère national très accentué. La multiplication des frontières, la création de nouveaux états contraints de lutter pour l'existence, la crise qui étendit et généralisa la néces-

sité de cette lutte ont peu à peu donné aux relations économiques le caractère d'échanges entre les diverses unités nationales.

La puissance publique a vu, dans la plupart des Etats, grandir l'importance de son rôle dans l'aménagement de ces échanges. Qu'on s'en félicite ou non, il est indéniable qu'elle a pu trouver dans le maniement et la négociation des contingents le moyen d'orienter, sinon de diriger l'économie.

Le contingent porte en lui-même une « âme de dirigisme ». Pour répondre à son but il va serrer de plus près la structure économique nationale et chercher à s'ajuster plus étroitement aux besoins de chaque industrie. Son application, pour être toujours plus « efficiente », exigera une réorganisation du matériel administratif et une centralisation du commandement. Cette centralisation tendra à la direction des importations qui pourra elle-même conduire assez vite à la direction des prix et à celle de l'économie tout entière. Telle était bien d'ailleurs la conclusion des experts du Comité Rist dans leur rapport du 26 mai 1936.

Toutefois, si le contingentement paraît, du point de vue interne, préparer les voies de l'économie dirigée, du point de vue externe il peut sembler contenir les promesses d'une entente internationale. Parce qu'il implique, pour un produit donné une répartition a priori, entre diverses provenances, parce qu'il nécessite des négociations pour cette répartition, il peut conduire par ces négociations à une entente générale des producteurs. Les limitations que rencontraient le commerce charbonnier européen depuis la crise, semblaient avoir, dès l'été 1938, orienté définitivement le monde de la production dans cette voie.

Le contingentement n'est d'ailleurs pas spécial au marché charbonnier. Le gouvernement français s'est trouvé, au milieu de l'année 1931, en présence d'une situation difficile pour la plupart des activités nationales. Le marché intérieur était, relativement à celui des autres pays, épargné par la crise. Les prix y étaient élevés. Les produits agricoles de certains pays, privés de leurs débouchés, les charbons en excédent, par suite de la baisse de la consommation, les produits industriels, favorisés par l'écart de prix obtenu grâce aux manipulations monétaires, y refluait en masse.

Outre les combustibles minéraux solides, un grand nombre de produits agricoles furent soumis, au cours du dernier semestre 1931, au régime du contingentement. Les six premiers mois de 1932 virent la création de nombreux contingents industriels, établis dans

bien des cas d'ailleurs à la suite d'ententes privées. Par la suite, le nombre des mesures de contingentement alla en diminuant jusqu'au moment de la baisse du dollar, mais les instances de la Grande-Bretagne pour obtenir la suppression de la surtaxe de change sur celles des marchandises anglaises pour lesquelles elle subsistait, amenèrent la création d'une nouvelle série de contingents, principalement sur les produits britanniques et américains.

Depuis le 1^{er} janvier 1934, de nombreuses mesures furent prises dont quelques-unes, toutefois, pour suspendre l'application de certains contingents. Mais, dit le rapport du Cercle d'Etudes de Politique Etrangère, « la politique de suppression généralisée des contingents avec application éventuelle de droits de douane majorés et suffisant à assurer seuls la protection du marché, dont on annonça à plusieurs reprises la réalisation, a échoué avant même d'avoir été pratiquée ».

« A moins que soit établi un contrôle des changes, ce qui impliquerait une modification complète des méthodes actuelles, notre politique commerciale est donc installée dans le contingentement, car il semble que le retour à la liberté complète des importations par la suppression de toutes les restrictions, ne puisse intervenir qu'au bénéfice d'une révision générale du tarif des douanes. » (1)

Le rapport qui avait montré les difficultés de cette révision estime toutefois que les règlements en vigueur, établis au jour le jour, en fonction des circonstances, mériteraient un aménagement « car ils sont disparates et compliqués. »

II

Fondement juridique du contingentement

Le contingentement des importations charbonnières trouve son fondement juridique dans le décret du 10 juillet 1931 (2) lui-même, rendu en conformité de l'article 3 de la loi du 29 mars 1910. Nous donnons en annexe le texte de ce décret, ainsi que le rapport au Président de la République. Ce rapport souligne que la mesure

(1) La Politique Commerciale de la France. Rapport au Cercle d'Etudes de Politique Etrangère 1939.

(2) La réglementation ne s'applique ni à l'Algérie, ni aux pays de protectorat.

est prise en l'absence « d'une entente entre les producteurs européens, dont la conclusion demeure souhaitable ». Ainsi, dans l'esprit du gouvernement, le contingentement apparaît comme une mesure d'attente, une sorte de préface nécessaire à l'entente européenne.

La réglementation issue du décret du 10 juillet 1931 ne constitue pas la première tentative de contingentement en France pour l'importation des combustibles minéraux. Sans parler de la réglementation appliquée pendant la guerre de 1914-18, et qui a pris fin en mars 1921, on peut signaler celle résultant du décret du 25 mai 1927 dont le texte était presque identique à celui du 10 juillet 1931 (1).

(Le décret de 1927 a été rapporté le 20 décembre de la même année.)

L'article 3 de la loi du 29 mars 1910 autorisait le gouvernement à mettre les producteurs et les commerçants français en mesure de faire face à la concurrence des pays étrangers, en les plaçant dans des conditions d'égalité économique aussi complète que possible par rapport aux producteurs et commerçants des pays dont il s'agit, et ce par « toutes dispositions appropriées ».

Un arrêt du Conseil d'Etat en date du 5 février 1936 (texte joint, annexe n° 2) s'y réfère pour rejeter le pourvoi de M. Gueudet. Introduit dès septembre 1931 et appuyé par le Syndicat National importateurs de charbon par voie terrestre et fluviale. La requête de M. Gueudet, négociant importateur, visait à obtenir l'annulation pour excès de pouvoir du décret du 10 juillet.

Le Conseil d'Etat, après avoir déclaré également recevable la requête du Syndicat National, « ledit Syndicat ayant intérêt à l'annulation du décret attaqué », a rejeté le pourvoi et a affirmé la légalité du décret. L'arrêt précise que le décret ayant été soumis à la ratification des Chambres, le fait que cette ratification n'est pas encore intervenue, n'est pas de nature à entacher la valeur légale dudit décret.

(1) Dates d'application du décret du 10 juillet :
le 20 juillet pour les importations par voie de fer,
le 27 juillet — — — par voie de mer.

III

Modalités du contingentement

§ 1 *Le mécanisme administratif*

Il n'est pas dans notre dessein de faire un historique complet du contingentement. Nous nous attacherons à en dégager seulement les modalités principales et leur influence sur la répartition de nos achats extérieurs.

Nous rappellerons d'abord brièvement le mécanisme administratif, puis nous verrons comment fut réalisée l'application.

Le paragraphe 1 de l'article 1^{er} du décret organique disait :

« A titre exceptionnel et temporaire, l'importation de la houille, des agglomérés de la houille, des briquettes de lignite et du coke est subordonnée à la délivrance d'autorisations, lesquelles seront accordées par le ministre du Budget (Direction générale des douanes), après avis du ministre des Travaux Publics (Direction des Mines). »

L'arrêté du 15 juillet institue auprès du ministère des Travaux Publics une *commission d'examen des demandes en autorisation d'importation de combustibles minéraux*, plus souvent appelée par abréviation *commission des licences*. Cette commission comprenait à l'origine, outre le conseiller d'Etat Directeur des Mines président, des représentants du Parlement, de l'industrie houillère, des ouvriers mineurs, des importateurs, des Chambres de Commerce de l'intérieur et des Chambres de Commerce maritimes, de la grande industrie, et des représentants des divers départements ministériels touchant à l'Economie Nationale (Intérieur, Budget, Commerce, Travail, Travaux Publics).

La commission des licences était en principe réunie chaque mois. Sa composition initiale a été modifiée plusieurs fois par l'adjonction de nouveaux représentants des importateurs et des industries consommatrices, sans arrêté de nomination.

Le décret du 13 mars 1934, d'autre part, avait institué une *commission interministérielle* chargée de prendre toutes décisions concernant les mesures de contingentement des importations en

général. Son rôle était d'arrêter toutes dispositions afférentes à la création, à la suppression, ou à la modification des mesures de contingentement des importations de marchandises.

Elle fonctionnait comme un conseil de cabinet restreint, se réunissait tous les trois mois en principe, ou sur convocation de son président, qui n'était autre que le Président du Conseil. En étaient membres, les ministres des Affaires Etrangères, des Finances, des Travaux Publics, du Commerce, des Colonies et de la Marine Marchande.

En principe donc, les combustibles étrangers ne pouvaient entrer en France que sur autorisation. Il fallait toutefois en excepter les charbons sous régimes spéciaux. Le *Journal Officiel* du 16 juillet 1931 avait précisé, par un avis aux importateurs, le régime concernant la métallurgie. La note de la Direction générale des douanes, en date du 28 juillet 1931, avait réglé le régime des importations frontalières, de l'avitaillement des navires (soutes) et des houilles en entrepôt fictif.

Puis étaient venues s'ajouter les dispositions concernant les charbons indo-chinois, marocains, sarrois et tures, restés, par suite de décrets ou d'accords spéciaux, en dehors du contingentement normal.

§ 2 *Autorisation de droit commun et régimes spéciaux*

La question des autorisations de droit commun est suffisamment connue pour qu'il soit utile d'y insister longuement.

Sous réserve de ce que nous venons d'indiquer pour les régimes spéciaux, l'observation de la réglementation relative au contingentement était assurée, suivant la provenance des combustibles, soit par des *licences* que la Direction des Mines remettait aux importateurs, soit par des *certificats d'origine* établis dans le pays de provenance et qui accompagnaient la marchandise.

1° *Licences*. — Il y avait lieu de distinguer, comme nous le verrons plus loin, le contingent normal, calculé en principe, en pour cent de la référence, et les contingents supplémentaires ou spéciaux (tonnages de secours délivrés à certaines parties prenantes pour répondre à des besoins déterminés).

Le contrôle réalisé par licences s'appliquait à tous les contingents spéciaux, délivrés sans attribution préalable d'un tonnage

quelconque à un ou plusieurs pays fournisseurs. Les demandes de licences étaient centralisées en principe par les Chambres de Commerce.

En ce qui concerne le contingent normal, le régime des licences s'appliquait comme suit selon les différents pays :

Jusqu'en 1934, tous les charbons anglais étaient importés sous licences remises aux importateurs. Celles-ci étaient délivrées par la Direction des Mines aux importateurs installés en France, ayant justifié de leurs réceptions directes pendant la période de référence. Un pourcentage variable était prélevé sur le contingent attribué à ce pays pour constituer une réserve mise à la disposition de la Direction des Mines (v. infra). Une exception a été apportée à ce régime par l'accord franco-britannique du 27 juin 1934 (v. plus loin). Une tranche de 40.000 tonnes par mois était, en fait, remise aux Mines du Pays de Galles pour être vendues aux importateurs de leur choix.

Les charbons hollandais étaient eux aussi introduits en France en totalité sous le régime des licences. Les autorisations étaient remises collectivement aux représentants en France des Mines néerlandaises.

Il en était de même avec les charbons russes, pour lesquels les titres étaient remis en bloc au chef de la représentation commerciale de l'U. R. S. S. en France, ou aux personnes que ce dernier désignait.

Parmi les charbons allemands, seuls entraient sous licences ceux qui n'étaient pas contrôlés par le Kohlensyndikat. Les titres étaient remis directement par la Direction des Mines aux importateurs installés en France. La portée pratique de ce régime spécial avait considérablement diminué depuis le rattachement des Mines du Bassin d'Aix-la-Chapelle au Kohlensyndikat en 1933.

Validité des droits à la licence. — En principe cette validité avait une durée de 2 mois.

2° Certificats d'origine. — Le contrôle par certificat d'origine s'appliquait, pour le contingent normal, aux importations en provenance de Belgique, de Pologne, et d'Allemagne pour les tonnages contrôlés par le Kohlensyndikat.

En ce qui concernait les contingents spéciaux, nous avons vu que le régime des licences était la règle. Signalons toutefois le

contingent spécial de 3.000 tonnes remis à la convention houillère polonaise en 1934 pour une durée de 11 mois à dater du 1^{er} mai (accord de troc franco-polonais) qui avait, de ce fait, bénéficié du régime des certificats.

Combustibles belges. — A la suite d'un accord conclu avec le gouvernement belge, il avait été décidé que les autorisations d'importation prévues par le décret du 10 juillet seraient remplacés, en ce qui concerne les importations de charbon en provenance de Belgique, par des certificats délivrés pour chaque envoi par la Direction générale des Mines du Royaume, *attestant que le tonnage importé est compris dans les limites du contingentement alloué mensuellement à ce pays.*

En pratique, les certificats furent au début remplis par les Mines qui rendaient compte de leur utilisation à la Fédération des Associations Charbonnières de Belgique, responsable de la gestion du contingent. Des abus s'étant produits, la Fédération avait décidé d'établir elle-même les certificats.

Charbons allemands. — Le régime était le même que pour les charbons belges. Le Kohlsyndikat attestait que les qualités importées rentraient dans les limites du contingentement (accord du 24 juillet 1931).

Charbons polonais. — A la suite d'un accord conclu avec les organismes polonais intéressés, il avait été décidé qu'à partir du 1^{er} octobre 1931, les licences d'importation seraient remplacées pour les charbons en provenance de Pologne par des certificats délivrés, pour chaque envoi, par la convention houillère polonaise.

Afin de permettre le contrôle, un état des importations effectuées sous le bénéfice de ces dispositions devait être adressé, le 5 de chaque mois, à l'Administration des Mines.

Nous pensons, avec les auteurs du rapport d'enquête sur l'organisation du marché charbonnier français, que la distinction entre les deux régimes était surtout théorique. Ce qui importait au premier chef, était de connaître l'attributaire véritable, de déterminer s'il était étranger ou non.

Les licences hollandaises, les licences russes, les licences briquettes de lignite (délivrées au Comptoir), les licences noteaux de Mines (voir plus loin) étaient assimilables aux certificats.

Les certificats délivrés à l'ensemble convention houillère polonaise et Assimpol étaient assez semblables aux licences.

« Sous le régime des certificats d'origine véritables et des licences à forme de certificats, les bénéficiaires de l'écart, s'il en existe un, entre les prix du marché mondial et les prix du marché français sont les fournisseurs étrangers ou l'organe de représentation, alors que, au contraire, sous le régime de la licence délivrée aux importateurs français qui ont le choix entre les Mines productrices, ce sont ces importateurs qui sont les bénéficiaires de cet écart qu'ils peuvent d'ailleurs ristourner en partie au négoce. » (1)

3° *Les régimes spéciaux.* — A) Dès l'origine du contingentement (note de la Direction générale des douanes du 28 juillet) avaient été autorisés à entrer sans autorisation :

a) les importations faites par les frontaliers en vue de leurs besoins familiaux ;

b) les charbons destinés à l'avitaillement des navires ;

c) les houilles, briquettes de lignite, et coke... etc., déclarés pour l'entrepôt fictif.

La livraison pour la consommation des produits extraits d'entrepôt devait rester, bien entendu, subordonnée à la production d'une licence.

B) *Régime de la métallurgie* : Pour ses achats extérieurs, de coques et de charbons à coke, la grosse métallurgie « se contingentaient elle-même au plafond du taux de contingentement normal ». Des licences spéciales étaient délivrées mensuellement, sur la base d'un programme d'achats présenté préalablement à la Direction des Mines. Les achats extérieurs étaient libres en ce sens que la grosse métallurgie pouvait s'approvisionner où elle voulait, sans être liée par l'obligation de répartir ses achats entre les divers pays sur les bases de la période de référence.

C) Étaient hors contingent les charbons indo-chinois et les charbons marocains.

D) L'importation des charbons sarrois avait été réglée par les accords de Rome et de Naples en 1935, puis par l'accord du 12 août 1938 (voir infra Ch. XV).

(1) Rapport d'enquête sur l'organisation du Marché Charbonnier en France.

E) L'importation des charbons tures avait été de même réglée par des accords spéciaux. Elle était liée au paiement des coupons de la Dette Ottomane, et au transfert des avoirs français dans les Mines d'Héraclée (voir ch. XV).

Virements de licence. — Depuis le 30 juillet 1932, les importateurs avaient été autorisés à effectuer des virements de pays à pays sous réserve d'accepter une pénalité de 20 % (1). De même, les virements de charbon en briquettes de lignite avaient été autorisés à raison de 4 tonnes de charbon pour 5 tonnes de lignite.

Toute importation à la suite d'un virement se faisait sous licence. La part importée sous certificats d'origine allait, de ce fait, constamment en diminuant. Cette situation avait d'ailleurs été consolidée par suite du changement de la référence en 1937.

En ce qui concerne les charbons britanniques, le pourcentage des virements autorisés avait été fixé à 3 % des licences délivrées au titre de contingent normal, à la suite de l'accord franco-britannique du 10 décembre 1938 (voir chapitre XV).

Pourcentage des tonnages importés :

	Sous certificats d'origine	Sous licence	Total
1936.....	53,1	46,9	100
1937.....	40,8	59,2	100
1938.....	32,3	67,7	100

§ 3 *Références et taux de contingentement*

Les autorisations d'importation étaient délivrées aux divers bénéficiaires — importateurs français ou étrangers — proportionnellement aux tonnages importés pendant la période dite de « référence ». Le pourcentage autorisé constituait le taux de contingentement.

Le tonnage introduit d'après ce taux constituait le contingent normal. En outre, pour répondre à certains besoins dans des régions dépourvues de charbon ou pour favoriser l'entrée de certaines qualités déficitaires, divers contingents supplémentaires avaient été accordés.

Enfin, après diverses mesures destinées à augmenter temporairement les contingents supplémentaires et après la distribution de licences de secours, avait été institué un contingent complémentaire.

(1) Abattement de 20 % sur le tonnage.

Référence et taux de contingentement du 10 juillet 1931 au 1^{er} avril 1937. — De l'origine du contingentement au 1^{er} avril 1937, la période de référence choisie fut la moyenne des années 1928-29-30. Il y a lieu de noter que cette période comprenait deux années de très fortes importations :

— 1929 : 31.950.000 tonnes (France seule, Sarre non comprise)
 — 1930 : 31.925.000 — — — — —
 contre : 28.600.000 — en 1913, la plus forte année d'avant-guerre.

La moyenne mensuelle des importations effectives totales pendant la période de référence est de : 2.485 milliers de tonnes, se décomposant ainsi :

- a) Soutes pour navires français..... 100.000 tonnes
 (non soumises au contingentement)
- b) Cokes et charbons à coke pour la grosse
 métallurgie (régime spécial de la liberté
 contrôlée) 767.000 —
- c) Combustibles contingentés..... 1.617.000 —

Les contingents de référence par pays, définitivement admis par la Direction des Mines sont donnés par le tableau suivant, en milliers de tonnes :

TABLEAU I. — Contingents de référence définitivement admis par la Direction des Mines
 — Base 1928-29-30 —

(Moyennes mensuelles en milliers de tonnes en équivalent de houille)

Pays fournisseurs	Soutes	Métallurgie cokes et fines à coke	Autres combustib.	%	Total	%
Grande-Bretagne ...	94	96,2	800,8	49,5	991	39,9
Allemagne	6	457	383	23,7	846	34
Belgique-Luxembourg		97	285	17,6	382	15,4
Pays-Bas		117	83	5,1	200	8,1
Pologne			58	3,6	58	2,3
Russie			8	0,5	8	0,3
Total	100	767,2	1.617,9	100	2.485	100

Le taux de contingentement fixé à 100 % en août et 80 % en septembre 1931, fut abaissé graduellement au fur et à mesure du

recul de la consommation française (voir le tableau de ses variations entre août 1931 et décembre 1936 : p. 344 du rapport d'enquête sur le marché charbonnier français).

Stabilisé à 65 % de février à décembre 1933, deux réductions successives de 10 % l'avait amené à 52,65 en août 1934. Les seconds 10 % avaient été successivement supprimés et rétablis plusieurs fois au cours des années 1934, 35 et 36.

En décembre 1936, le contingent normal avait été doublé et porté à 117 % de la référence (il en fut de même, ainsi que nous le verrons, pour les contingents supplémentaires).

En janvier et février 1937, le taux avait été ramené à 58,5 %.

En mars 1937, il avait été porté à 65 %.

Changement de la référence et nouveaux taux. — L'avis aux importateurs du 1^{er} avril 1937 a substitué les importations de 1936 à celles de 1928-1929-1930 pour le calcul des droits à l'importation. Bien que les tonnages importés au cours des années précédentes eussent dû respecter les proportions de l'ancienne référence, des changements s'étaient produits, en ce qui concerne les maisons d'importation, par suite de la régression de certaines d'entre-elles et la montée d'autres plus actives ; en ce qui concerne les provenances, en raison des virements de licences et du fait que certains contingents supplémentaires étaient attribués en blocs et restaient ouverts à la concurrence.

Le tableau n° 2 donne les nouvelles bases de références mensuelles par pays (en milliers de tonnes) :

TABLEAU II. — Contingents de référence définitivement admis par la Direction des Mines. Base 1936

(Moyennes mensuelles en milliers de tonnes en équivalent de houille)

	Soutes	Métall ¹ Cokes et fines à coke	Autres combustibles Imp.	% Contingent D. M.	%	Total	%
Grande-Bretagne	53	24	534	529	47,8	611	35,6
Allemagne (1)...	3	278	246	237	21,4	527	30,7
Belgique	2	135	191	187	16,8	328	19,1
Pays-Bas	4	70	73	71	6,4	147	8,6
Pologne	16	4	73	73	6,6	93	5,3
U. R. S. S.....			12	12	1	12	0,7
Total	78	511	1.229	1.109	100	1.718	100

(1) non compris le contingent de la Sarre (167).

On peut remarquer que la nouvelle référence consolidait les avantages acquis par la Belgique et la Pologne.

Le taux avait été fixé à 95 % de la nouvelle référence à partir d'avril 1937. Il fut maintenu à cette valeur pendant toute l'année 1937 et pendant les quatre premiers mois de 1938. Du 1^{er} mai au 1^{er} octobre il a été de 80 %. A partir du 1^{er} octobre, de 65 %. A partir du 1^{er} février 1939 un taux spécial de 55 % a été appliqué aux agglomérés.

La réforme de 1937 avait d'autre part accordé aux consommateurs, transformateurs, négociants, revendeurs ou groupements pouvant justifier des réceptions directes de plus de 500 tonnes par mois pendant la période de référence, la possibilité de recevoir directement les licences correspondantes.

§ 4 Retenues sur le contingent et attribution de suppléments

Jusqu'au début de 1937, l'Administration des Mines a pratiqué sur tous les contingents des retenues en vue de remédier à certaines difficultés nées de la réglementation ci-dessus décrite :

a) Il eut été difficile de contingenter aux taux communs certains consommateurs situés dans des régions où les charbons français n'arrivaient pas, en raison de l'éloignement, consommateurs dont l'activité ne s'était pas forcément réduite autant que la consommation charbonnière de l'ensemble du territoire. Tel était le cas des usines de la Côte Atlantique.

b) Les retenues ont servi à alimenter également les usines d'agglomérés du littoral, pour lesquelles un taux spécial a été pratiqué : 100 % jusqu'au 1^{er} mars 1935, puis 95 %, 85,5 % et 80,5 %.

c) Il a fallu approvisionner aussi les maisons de création récente, pour lesquelles un taux fictif a été calculé.

Les retenues de la Direction des Mines, instituées en décembre 1931 et absorbant 3 % seulement du contingent, ont été progressivement augmentées jusqu'à 14 % en août et septembre 1932. Elles ont varié entre 8 et 14 % pour revenir à 12 % en novembre 1933. Elles ont suivi, en principe, les réductions de 10 % du taux.

Au 1^{er} mai 1935, elles ont été portées à 13,5 %.

A partir de la réforme de 1937, l'Administration a renoncé à se réserver une part du contingent, le contingent complémentaire dont il va être question au paragraphe suivant étant destiné à remplacer cette part réservée.

Cependant, une retenue de 7,5 % de la nouvelle référence a été maintenue sur tous les contingents de charbons britanniques pour assurer le jeu de l'accord de troc du 27 juin 1934 (poteaux de Mines françaises contre charbon des Galles du Sud). La retenue appliquée sur l'ancienne référence était de 5 %.

Les attributions de suppléments. — A) De 1931 à 1936 : En dehors du contingent normal, des suppléments hors contingent ont été attribués :

1° Lorsque le taux de contingentement normal a été abaissé de 70 à 60 %, à partir du 15 mai 1932, le Ministre des Travaux Publics a attribué en compensation, pour éviter une diminution du trafic des ports, 100.000 tonnes par mois aux ports maritimes. En outre, 25.000 tonnes par mois ont été attribuées à la Belgique et 5.000 tonnes à l'Allemagne, en briquettes de lignite.

Ces suppléments sont tombés lorsque le taux du contingentement normal a été relevé à 70 % à partir du 1^{er} juillet 1932.

2° A compter du 1^{er} octobre 1932, le taux de contingentement normal restant à 70 %, le Ministre a rétabli le supplément de 100.000 tonnes par mois aux ports maritimes à la demande de son collègue des Affaires Etrangères (accord commercial avec la Pologne).

En outre, il a attribué temporairement, pour faciliter les approvisionnements d'hiver, 58.500 tonnes par mois à divers bénéficiaires depuis le 1^{er} novembre 1932, se décomposant comme suit :

- 25.000 tonnes aux ports normands.
- 12.000 — aux départements bretons.
- 15.000 — aux mines étrangères à intérêt français (Sociétés Métallurgiques).
- 3.000 — au département des Ardennes.
- 2.000 — aux caboteurs bretons.
- 1.500 — à la Chambre de Commerce de Honfleur.

Ces diverses attributions n'ont pas fait l'objet d'arrêtés ministériels, ni d'avis aux importateurs. Elles devaient être faites, en

principe, en charbons de foyers domestiques. 15.000 tonnes furent en outre allouées aux usines métallurgiques (charbon-vapeur destiné à compenser la diminution de force motrice résultant de la moindre production de gaz de haut-fourneau).

Les contingents supplémentaires ont été réduits de 10 % à partir du 1^{er} décembre 1933. Leur montant total s'est trouvé ramené à 142.600 tonnes. Ils ont été amputés ensuite de 7.000 tonnes distribuées à l'U. R. S. S. et prélevées sur l'allocation des chambres maritimes. Par la suite, ils ont subi jusqu'en fin de 1936 les réductions temporaires de 10 % pratiquées dans les mois creux, ce qui ramenait leur volume à 121.900 tonnes.

Les suppléments hors contingents augmentaient notablement le taux de contingentement normal. Pour les combustibles contingentés, 16.000 tonnes par mois représentaient 1 point de contingentement. De sorte que :

lorsqu'on annonçait 65 % avec 158.500 tonnes de supplément,
on distribuait... 75 %

— — 58,5 % — 135.600 tonnes de supplément,
on distribuait... 67 %

— — 52,5 % — 121.900 tonnes de supplément,
on distribuait... 60,1 %

L'octroi et la réalisation des suppléments mensuels de 160.000 tonnes environ, a fait remarquer M. Robert Fabre, correspondait pour l'ensemble du personnel des Mines françaises à la perte de 10 journées de travail par an et de 50 millions de francs de salaires (en 1933, avec un rendement moyen de 825 kilos fond et jour).

Le total des importations, y compris les charbons indo-chinois non contingentés pour 254.000 tonnes, les charbons de soute en commerce libre et les charbons de métallurgie sous un régime spécial — mais non comprises les livraisons sarroises — a représenté en 1935 : 66,2 % de la référence. (Les introductions effectives de charbons appartenant aux catégories directement contingentées ont excédé d'environ 100.000 tonnes sur toute l'année 1935 le montant des droits mensuels attribués.)

B) *A partir du 2^e semestre 1936.* — En 1936, le renversement de la tendance économique et l'influence des lois sociales en France conjuguèrent leurs effets. De trop abondant, le charbon devint rare.

Un supplément de 55.000 tonnes dut être accordé aux foyers domestiques, en septembre, dont 40.000 pour la région parisienne.

En octobre, la retenue de 10 % sur les contingents fut supprimée. En novembre, on doubla les contingents supplémentaires et on accorda en outre 90.000 tonnes au négoce. En décembre, tous les contingents durent être doublés.

Des licences de secours furent d'autre part attribuées aux consommateurs qui ne pouvaient être ravitaillés par les Mines françaises, et notamment aux Services Publics. Les grands réseaux et le groupement gaz-électricité bénéficièrent de larges suppléments.

Du 1^{er} novembre 1936 à fin mars 1937, il a été ainsi distribué :

- 428.000 tonnes de licences, dites de secours.
- 915.000 — aux grands réseaux.
- 384.000 — au groupement gaz-électricité.

En mars 1937, il a été institué un contingent, dit complémentaire, de 105.000 tonnes par mois destiné à remplacer les licences de secours. Ce contingent fut confié aux Chambres centralisatrices (Lille, Paris, Strasbourg, Lyon, Marseille, Bordeaux, Nantes et Rouen). Il était destiné à parer aux besoins de consommateurs, transformateurs ou revendeurs, pouvant justifier d'une augmentation de consommation ou d'une diminution dans les réceptions de combustibles français.

Aucune licence de secours ne fut distribuée par la suite, mais « des licences en plus du contingent normal continuèrent à être accordées sans limite aux Services Publics ». (Annales des Mines, 1937.)

En 1938, ces attributions ont représenté :

920.500 tonnes en ce qui concerne le groupement gaz-électricité.
1.305.100 — — — les grands réseaux.

Le contingent complémentaire a été modifié par un avis paru au *Journal Officiel* du 24 avril 1938. Seules quatre Chambres conservèrent des attributions mensuelles, selon répartition suivante :

Paris.....	5.000 tonnes
Rouen.....	2.000 —
puis...	5.000 —
Nantes....	5.000 —
Bordeaux..	3.000 —

IV

Que penser du contingentement ?

« Les contingents, avaient déclaré les experts du Comité Rist dans leur rapport du 26 mai 1936, poussent inéluctablement vers un système d'économie dirigée dans tous ses détails tendant à placer l'économie tout entière sous la direction de l'Etat, ce qui ne manquerait pas d'être fatal à l'initiative individuelle des entreprises, non moins qu'à la liberté des consommateurs. »

De même dans les diverses conférences économiques internationales, le gouvernement français s'était toujours déclaré opposé au principe antilibéral des contingents.

A la suite de l'accord tripartite et de la dévaluation d'octobre 1936, un certain nombre de contingents français furent supprimés pour ne pas faire double emploi avec la nouvelle protection monétaire française. Mais cet essai dura peu, et au bout de quelques mois la plupart étaient rétablis.

Le contingentement des charbons, aux termes du décret de 1931, devait être, nous l'avons dit, exceptionnel et temporaire. Malgré le renversement de la tendance, à partir du 2^e semestre 1936 (augmentation de la consommation mondiale, baisse de la production française, disparité des prix français et étrangers due à la dévaluation), le régime des contingents ne fut pas supprimé. Les arguments du rapport d'enquête sur le marché charbonnier méritent d'être cités et la tendance qu'ils révèlent vient illustrer l'opinion du Comité Rist :

Outre la nécessité d'assurer aux houillères françaises la sécurité des débouchés, le contingentement joint à la surveillance des prix des charbons français, permettait de maintenir ceux-ci au-dessous des cours internationaux augmentés des prix de transport et des droits d'entrée. On obtenait ainsi une certaine stabilité des prix de la production nationale susceptible de fixer les courants commerciaux qui écoulaient les charbons français vers la consommation.

« Ces trois considérations auraient une force particulière si les pourparlers en vue d'une entente internationale prenaient corps... *Le contingentement, en laissant au gouvernement un instrument de contrôle, interdit la guerre des prix et place toute entente sous la surveillance des Pouvoirs Publics.* »

Au demeurant, l'abolition n'en a jamais été formellement demandée par les parties en cause. A la suite d'un projet de modification du régime de l'importation en date du 7 décembre 1935 (1), tendant à instituer en dehors des licences, des autorisations d'importation spéciales moyennant versement préalable d'une surtaxe, le Syndicat Central des Importateurs a émis le vœu qu'un élargissement immédiat et durable du contingentement, seul moyen efficace et pratique d'abaisser les prix, soit accordé le plus tôt possible, qu'ainsi et par voie de conséquence soient progressivement rendues à l'importation les tonnages dont elle a été amputée.

L'opinion des importateurs a d'ailleurs été exposée par le Président de ce même Syndicat central dans un article paru dans l'*Exportateur Français* en avril 1939 : « Les mesures de sauvegarde prises par suite de la crise en faveur des houillères nationales, dit M. Marcel Marceron, en particulier le contingentement, avaient imposé un état déterminé d'équilibre entre la production et l'importation qui a été la règle pendant plusieurs années entre les parties en cause. Cette situation se maintint jusqu'en 1936, époque où la dévaluation monétaire française bouleversa les données du problème. »

« On pouvait penser dès lors, ajoute-t-il, — les circonstances qui avaient motivé ces mesures étant en grande partie disparues — que ces mesures elles-mêmes seraient abrogées, ou tout au moins corrigées, et qu'un nouvel équilibre pourrait se dégager. Ce problème ne semble pas encore avoir été résolu et la question se pose donc très nettement à l'heure actuelle, de savoir comment les Pouvoirs Publics en raison de cette situation nouvelle envisagent de *fixer la part* de chaque courant d'approvisionnement, production d'un côté, importation de l'autre. »

Il en allait de même des puissances étrangères exportatrices fournissant notre marché : d'une façon générale, les Etats à production chère n'étaient pas hostiles, en fait, au contingentement de leurs importations, car cette mesure réservait à leurs exportateurs une certaine part du montant des achats de la France et les marchandises exportées par leurs ressortissants n'avaient pas à supporter avec la même intensité la concurrence de pays où les conditions de la production étaient moins onéreuses. Certains accords commerciaux furent même fondés sur l'octroi de garanties en matière de contingents.

(1) Lettre du Ministre du Commerce (Direction des Affaires Commerciales et Industrielles) à divers groupements.

D'autre part, la gestion du contingent par les puissances exportatrices présentait de tels avantages pour celles-ci, qu'elle avait été considérée comme une concession et avait fait l'objet de stipulations dans les accords commerciaux.

Appliquée dès l'origine aux importations provenant de Belgique, de la Ruhr et de Pologne, le système avait été plus ou moins ouvertement étendu à tous nos fournisseurs, l'Angleterre exceptée.

Aussi l'Angleterre avait-elle été à peu près le seul pays à formuler des réclamations contre notre système de contingentement en matière de charbon, encore que ces demandes eussent pour but, soit comme en 1935 d'aboutir à la gestion du contingent par les vendeurs anglais, soit comme en 1938 de défendre leur part contre les empiètements des autres puissances à la suite de trop nombreux virements.

La gestion du contingent britannique, en effet, pouvait être revendiquée par les Anglais en vertu de l'accord de 1934. Il en fut question à plusieurs reprises en 1935 et au début de 1936. Le projet souleva une vive opposition de la part des importateurs français (*Journal des Charbonnages*, 12 février 1936). Une clause du traité de commerce franco-britannique de juin 1934 prévoyait qu'en matière de gestion des contingents de toute nature, le Royaume-Uni serait assuré de bénéficier, sur la demande qui en serait faite par son gouvernement, dans les mêmes conditions et sous les mêmes réserves, pour un même produit, du traitement le plus favorable accordé à un pays tiers. Un plan avait été établi visant à associer les producteurs et exportateurs britanniques aux importateurs français, au sein d'un même comité de gestion siégeant en France.

Le renversement de la tendance des marchés charbonniers en 1936 fit ajourner la solution, et finalement le contingent britannique demeura sous le régime des licences.

Il y a lieu de remarquer, en effet, que la méthode du contingentement dont le but principal était la défense de la production nationale, assurait également une protection efficace aux exportateurs étrangers et aux importateurs français. « Dessinant les cadres de l'ordre, elle tend à rétablir les situations relatives acquises en des temps moins troublés. » (Rapport du Comité des houillères, avril 1933.)

Le même rapport note que, dès 1932, les parts proportionnelles de la Belgique et des Pays-Bas étaient redevenues, à très peu de

choses près, ce qu'elles étaient pendant la période de référence choisie. La part polonaise passait de 2 à 3 %. Celle de l'Allemagne se relevait de 26,8 en 1931 à 29,3 malgré la chute des exportations de coke cette année-là. Les charbons anglais retrouvaient 43 % de nos entrées contre 37,5 en 1931 et 40 pendant la période de référence.

Les virements de licences avaient toutefois, par la suite, entamé la position britannique. L'accord franco-britannique de décembre 1938 s'était efforcé d'y porter remède.

La protection des importateurs par l'institution du contingentement a été maintes fois mise en lumière. Une étude très serrée en a été faite notamment par le rapport d'enquête sur le marché charbonnier, aux conclusions duquel nous ne pouvons que renvoyer (voir annexe III). Les bénéfices des importateurs de charbons sous licences du fait du contingentement ont été analysés : ils résultent évidemment de l'écart entre le prix mondial et le prix du marché français. Il y a lieu de noter d'ailleurs qu'un bénéfice du même ordre va, dans le cas des charbons importés sous certificats, aux vendeurs étrangers, et ceci au complet détriment de l'économie française (1).

(1) Nous avons dit plus haut qu'il fallait distinguer parmi les licences et parmi les certificats un nombre de variétés assez grand, ce qui atténuait en réalité les différences théoriques entre les deux régimes. Sous cette réserve, on peut cependant se faire une idée de l'avantage procuré aux vendeurs étrangers par le régime du certificat :

Charbons britanniques.

différence entre charbons achetés sous licences
et charbons achetés sous licences poteaux de Mines
(sorte de certificat) 14 fr.

Charbons polonais :

différence entre charbons hors contingent (licences)
et charbons du contingent (certificats) 20 fr.

Charbons hollandais :

différence entre charbons achetés sous licence de consom^{re}
et charbons achetés sous certificats (licences mines
néerlandaises) 6 fr.

Charbons allemands :

différence entre charbons achetés sous licence de consom^{re}
et charbons achetés sous certificats (licences
Kohlensyndikat) 22 fr.

Charbons belges :

différence entre charbons achetés sous licence de consom^{re}
et charbons achetés sous certificats 5 à 10 fr.

(Extrait du Rapport d'enquête sur le Marché Charbonnier).

L'aide apportée aux Mines enfin a été substantielle, mais peut-être moins grande qu'on est tenté de le croire communément. Il faut distinguer les tonnages et les prix.

En ce qui concerne les tonnages, le contingentement est resté constamment en deçà du résultat cherché par les auteurs du décret de 1931. Le gouvernement estimait que la diminution de la consommation française serait supportée à raison d'un tiers par la production indigène, et des deux tiers par les fournisseurs du dehors. En cela, il agissait conformément à la pratique des accords professionnels internationaux décidant : « Que le droit préférentiel de débit consenti à chaque contractant sur son marché intérieur devait comporter une participation proportionnelle croissante à l'approvisionnement de ce marché à mesure qu'y décroît la consommation des produits en cause, l'échelle inverse jouant lorsque le quantum de base est dépassé (1). »

En 1935, année de consommation minima, l'apport extérieur total avec 22 millions de tonnes couvrait 32,4 % de la consommation française, un point et demi de plus que la production mesurée sur les 40 années d'avant la guerre de 1914, période de consommation presque constamment croissante cependant.

Les chiffres suivants montrent d'ailleurs que la production française a supporté plus de 1/3 de la baisse de la consommation (en millions de tonnes) :

TABLEAU I. — Participations comparées de la production et de l'importation à la baisse de consommation
(Tonnages exprimés, en millions de tonnes)

	1928	1929	1930	Moyenne de référence	1931	1932	1933	1934	1935
Consommation .	79,5	90,2	86,5	85,4	79,5	71,3	72,6	71,4	67,8
Variation par rapport à réf ^{er}					— 5,9	— 14,1	— 12,8	— 14	— 17,6
Production	52,4	55,0	55,0	54,8	51	47,3	47,9	48,6	47,1
Variation par rapport à moyenne de référence..					— 3,8	— 7,5	— 6,9	— 6,2	— 7,6
Importation									
Sarre comprise	29	36,7	36,5	34,0	32,9	25,6	25,9	24,7	22,0
Variation par rapport à moyenne de référence..					— 1,1	— 8,4	— 8,1	— 9,3	— 12

(2). Rapport à l'Assemblée générale du Comité central des Houillères, 1933.

Nous voyons què, même en 1935, alors que le contingent de la Sarre a subi la réduction des accords de Naples, la réduction de la production nationale demeure supérieure au 1/3 de la chute de consommation.

Le tableau n° 2, présentant les tonnages des charbons contingentés consommés par la France seule, Sarre exclue, extrait d'une étude du Syndicat Central des Importateurs, confirme cette manière de voir.

TABLEAU II. — (en milliers de tonnes,
tous combustibles convertis en houille)

	1928	1929	1930	Moyen ^e de référence	1932	1933	1934	Moyen ^e 1932- 1934
Production des seules								
Mines françaises..	52.440	54.977	55.057	54.158	47.279	47.980	48.638	47.964
Stocks } reprises des :	508	1.847		81	127	347		44
France } Mises en :			2.111				343	
seule								
<i>A déduire :</i>								
Exportations	3.299	4.113	2.932	3.448	2.096	1.931	1.808	1.945
Charbons à coke et coke livrés à la métallurgie	6.346	6.370	5.839	6.185	5.246	5.807	5.140	5.397
Fournitures sarroises	638	861	1.088	862	702	693	860	751
Charbons de soutes dé- livrés aux navires français	148	123	127	133	43	17	35	32
Consommation propre des Mines & mineurs	6.158	6.022	6.416	6.198	5.790	5.300	5.286	5.459
Total des Charbons li- vrés par les Mines françaises aux con- sommateurs contin- gentés	36.359	39.335	36.544	37.413	33.529	34.579	35.166	34.424
<i>A ajouter :</i>								
Ventes de la Sarre en France	4.534	5.045	4.672	4.750	4.168	4.093	4.405	4.222
Importation (déduction faite des charbons de soute) coke et fines à coke)	15.261	20.875	22.144	19.426	15.506	14.945	13.741	14.730
Total mis à la dispo- sition des consom- mateurs conting ^{tes}	56.154	65.255	63.360	61.589	53.203	53.617	53.312	53.376

V

Les prix à l'importation

Incomplètement défendue en ce qui concerne les tonnages, la production nationale l'était beaucoup moins encore en ce qui concerne les prix. « Il fallait bien, a dit M. Parent dans une conférence de 1939 (1), sous la sanction de licences complémentaires d'importation s'aligner tant bien que mal sur les prix de la concurrence extérieure non modifiée. »

C'est qu'en effet, avec ses quelques 150.00 tonnes par mois de contingents complémentaires, avec le régime de la métallurgie qui pouvait acheter comme elle l'entendait, à condition de ne pas dépasser dans l'ensemble le taux général du contingentement, le système très particulier appliqué au charbon conservait un secteur de concurrence, finalement favorable au consommateur.

Ainsi que le montrent les deux tableaux ci-après, nous pouvons penser que, contrairement à ce qui s'est passé en d'autres domaines, le contingentement charbonnier n'a pas été générateur de hausse et qu'il a su, dans l'ensemble, concilier les intérêts en présence :

TABLEAU III. — Prix moyen de la tonne importée

(d'après les rapports annuels du comité des houillères)

Années	1930	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
Francs	144	114	103	99	93	99	163	220

Nous relevons, en 1936, l'influence de la hausse mondiale et des dévaluations monétaires françaises.

Le tableau n° 4 donne les prix moyens des diverses catégories de combustibles importés, ainsi que la valeur globale déclarée en douane.

Enfin, les tableaux 5 et 6 donnent les prix f. o. b. anglais au cours de la période qui nous occupe :

a) le tableau 5 donne les prix f. o. b. britanniques moyens, ainsi que les cours de la livre.

b) le tableau 6 donne les prix f. o. b. britanniques par qualités.

(1) Conférence à la Société des Ingénieurs Civils. L'industrie houillère Française.

Ces prix, qui sont des prix mondiaux ainsi que nous l'avons fait remarquer à maintes reprises, sont en quelque sorte à l'origine des variations des cours du charbon importé en France. Il est intéressant de rapprocher leurs valeurs des prix moyens à l'entrée en France.

TABLEAU IV. — Prix des charbons importés par catégories
(d'après l' O. S. H.)

Tonnages en millions de T. en équivalent de houille						
Valeur déclarée en douane en millions de frs						
Prix moyens de la T. importée en frs						
Tonnage	Valeur déclarée en douane	Prix moyen de la tonne ensemble	Houille Pr. moyen de la tonne	Coke Pr. moyen de la tonne	Agglomérés Pr. moyen de la tonne	
1928	25.557	3.251	127	129	156	133
1929	31.950	4.288	134	136	161	142
1930	31.972	4.439	139	141	164	146
1931	28.950	3.629	125	127	142	129
1932	21.419	2.402	112	115	107	126
1933	21.811	2.211	101	105	89	127
1934	20.419	1.969	96	100	85	124
(1)						
1935	21.481	1.947	91	93	82	118
1936	22.907	2.198	96	100	86	118
1937	30.890	4.848	157	160	177	172
1938	22.724	4.858	214	215	251	228

(1) avant 1935 : Union douanière franco-sarroise.
après 18/2/35 : France seulement.

TABLEAU V. — Prix f. o. b. moyens des charbons britanniques
houille crue (cargaisons)

Année	Toutes destinations	Vers la France métropolitaine	Cours moyen de la livre
1927	17/9	17/4	
1928	15/7	15/5	124,1
1929	16/2	15/11	124,0
1930	16/8	16/8	123,9
1931	16/3	16/3	115,6
1932	16/3	17/4	89,3
1933	16/1	17/6	84,6
1934	16/1	18/3	76,7
1935	16/3 1/2	18/6	74,3
1936	16/11 3/4	18/8 3/4	83
1937	18/8	18/11 1/2	124,4
1938	20/10 1/2	21/3	170,6

TABLEAU VI. — Prix f. o. b. moyens des principales sortes de charbons britanniques, en 1929 et de 1934 à 1937

	1929	1934	1935	1936	1937
Gros Sud-Gallois Ami- rauté 1° Qualif. ob. Cardiff	20/2 1/4	19/6	19/6	19/6	25/0 1/4
Menus à vapeur Sud-Gal. lois 1° Qu. f. Cardiff	13/11 3/4	13/8 3/4	13/8 3/4	14/0	17/8 3/4
Gros à vapeur North. f. o. b. Newcastle	15/9 1/2	14/0 3/4	14/6 3/4	16/0 1/4	20/6
Charbons à gaz du Dur- ham 1° f. o. b. New- castle	16/7	15/0	15/0	15/2	22/8
Gros Ell 1° f.o.b. Glasgas	16/0 1/2	14/0 3/4	15/6	16/11	20/5 1/2
Lancashire domestique 1° carreau	29/7 1/4	28/2 1/4	28/4 1/4	29/11 1/2	29/2 1/4
Yorkshire domestique 1° carreau	33/6 1/2	32/9 3/4	32/9 3/4	33/3 1/4	33/11 1/2
Briquettes f.o.b. Cardiff	21/5	21/0	21/0	21/4 1/2	24/4 3/4
Cokes de haut-fourneau Middelbrougt	20/9 3/4	20/0	19/9 3/4	24/1 1/2	36/1 1/4

Les tableaux VII et VIII donnent les variations des prix de vente français au cours de la même période.

Le tableau VII donne les cours moyens du Tout-venant 20-25 %, qualité type des barèmes du Nord et du Pas-de-Calais.

Le tableau VIII donne la valeur moyenne de la tonne vendue par les houillères françaises (prix moyen de vente au carreau compte tenu des produits livrés aux industries annexes).

TABLEAU VII. — Prix moyen du tout-venant 20/25 %

Années	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
T ^t -v ^t 20/25	113	119	113	106	105	105	100	103	138

TABLEAU VIII. — Valeurs moyennes au carreau

Années	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Valeurs	112	112	100	89	82	79	78	85	118

La lecture de ces deux derniers tableaux fait apparaître un écart entre les deux séries de cotations. Cet écart s'explique par le fait que les prix réels ont toujours été, pendant la période de crise, très nettement inférieurs à ceux des barèmes officiels. L'expérience du marché ayant montré que les houillères nationales ont été contraintes à tout moment de s'aligner, par des « prix spéciaux », sur les cours de la concurrence.

ANNEXE N° 1

DECRET du 10 JUILLET 1931

portant réglementation de l'importation des combustibles minéraux
(« Journal Officiel » du 16 juillet 1931, pages 7670-7671)

Rapport au Président de la République

Paris, le 10 Juillet 1931.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Depuis plusieurs mois, l'attention du Gouvernement s'est portée sur la situation du marché charbonnier français, dont l'exceptionnelle gravité, de nature à compromettre les intérêts vitaux du pays, ne saurait échapper à la sollicitude éclairée des Pouvoirs Publics.

La crise de consommation, résultante fatale du malaise économique mondial, est survenue au moment où notre industrie houillère était en plein développement. Ce développement a été obtenu en partie, grâce au concours de nombreux travailleurs étrangers, dont le licenciement entraînera fatalement de graves difficultés sociales.

Après avoir stocké jusqu'à la limite de leur capacité, les houillères françaises se sont vues contraintes de ralentir leur production, partant d'obliger leur personnel ouvrier à des chômages dont la fréquence et l'importance ne sont pas sans soulever de légitimes doléances.

Le marché charbonnier français a été normalement alimenté dans les années précédentes, pour deux tiers par les combustibles extraits du sous-sol national, pour un tiers par les combustibles d'importation.

Mais depuis le début de la crise, les importations ne se sont pas réduites, alors que la consommation diminuait d'environ 10 % et que la réduction s'accroît à une cadence rapide.

Il en résulte un déséquilibre dont toute la charge a pesé jusqu'à maintenant sur la production nationale, et qui a eu pour conséquence un chômage important, illogique et difficilement compréhensible.

sible et supportable dans un pays dont les houillères, même travaillant à plein rendement, ne sauraient assurer qu'une partie des besoins.

Il apparaît, dans ces conditions, qu'il ne peut être apporté un remède rapide et efficient à la crise actuelle que par une restriction raisonnée et équitable de l'importation, tenant compte de l'allure de la production française.

Pratiquement, en l'absence d'une entente entre les producteurs européens, dont la conclusion demeure souhaitable, ce but sera atteint par l'institution de licences d'importation dont le mécanisme d'application a déjà fait l'objet de conversations avec la plupart des pays importateurs.

C'est en s'inspirant de ces principes de modération et d'équité que nous avons préparé le projet de décret ci-joint, que nous avons l'honneur de présenter à votre signature.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, les nouvelles assurances de notre respectueux dévouement.

« Le Président de la République Française,

« Sur le rapport du Président du Conseil, Ministre de l'Intérieur, du Ministre du Commerce et de l'Industrie, du Ministre des Affaires Etrangères, du Ministre du Budget, du Ministre des Finances et du Ministre du Travail et de la Prévoyance Sociale,

« Vu l'article 3 de la loi du 29 mars 1910 ;

« Le Conseil des Ministres entendu,

« Décrète :

« ARTICLE PREMIER. — A titre exceptionnel et temporaire, l'importation de la houille, des agglomérés de la houille, des briquettes de lignite et du coke est subordonnée à la délivrance d'autorisations, lesquelles seront accordées par le Ministre du Budget (Direction générale des Douanes), après avis du Ministre des Travaux Publics (Direction des Mines).

« Les dispositions ci-dessus entreront en vigueur à une date qui sera précisée par un avis publié au *Journal Officiel*.

« ARTICLE 2. — Le Président du Conseil, Ministre de l'Intérieur, le Ministre des Travaux Publics, le Ministre du Commerce et de l'Industrie, le Ministre des Affaires Etrangères, le Ministre du

Budget, le Ministre des Finances et le Ministre du Travail et de la Prévoyance Sociale sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret. »

ANNEXE N° 2

ARRET DU CONSEIL D'ETAT

(Décision du 5 février 1936)

« Vu la requête sommaire et le mémoire ampliatif présenté par le sieur Gueudet... enregistré au contentieux du Conseil d'Etat les 17 septembre 1931 et 7 juin 1932 et tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler pour excès de pouvoir un décret en date du 10 juillet 1931 qui subordonne l'importation de la houille à la délivrance d'autorisation ;

« Vu la loi du 29 mars 1910 ; vu la loi des 2-17 mars 1791 ; vu les lois des 7-14 octobre 1791 et 24 mai 1872 ;

« Ouï Toutée, maître des requêtes, et Bosviel, avocat de Gueudet et du Syndicat National des Importateurs de charbons par voies terrestre et fluviale, en ses observations ; ouï M. Parodi, auditeur commissaire-adjoint du Gouvernement en ses conclusions ;

« Sur l'intervention du Syndicat National des Importateurs de charbons par voies terrestre et fluviale ;

« Considérant que ledit Syndicat a intérêt à l'annulation du décret attaqué, qu'ainsi sa requête est recevable ;

« Sur les conclusions de la requête :

« Considérant qu'il ressort de l'ensemble des dispositions de l'article 3 de la loi du 29 mars 1910, devenu l'article 17 du décret du 28 décembre 1926, portant codification des textes législatifs concernant les douanes, que ledit article a pour but d'autoriser le Gouvernement à mettre les producteurs et les commerçants français en mesure de faire face à la concurrence des pays étrangers en les plaçant dans des conditions d'égalité économique aussi complète que possible par rapport aux producteurs et commerçants des pays dont il s'agit et ce par « toutes dispositions appropriées aux circonstances », qu'il appartenait par suite au Chef de l'Etat, en raison de la situation préjudiciable au commerce français, résultant des conditions économiques à l'étranger de limiter l'importation de

certaines marchandises étrangères telles que le charbon et de la soumettre par une mesure prise d'urgence à certaines modalités ; qu'il a pu, par le décret attaqué du 10 juillet 1931, se borner à poser le principe d'un contingentement des charbons étrangers sans subordonner à aucune condition l'octroi ou le refus des autorisations d'importation par l'autorité compétente, à laquelle il appartient d'en décider dans l'intérêt général.

« Considérant que le décret a été soumis à la ratification des Chambres et que le fait que cette ratification n'est pas encore intervenue n'est pas de nature à entacher la valeur légale dudit décret.

« Décide :

« ARTICLE PREMIER. — L'intervention du Syndicat National des Importateurs de charbons par voies terrestres et fluviale est déclarée recevable.

« ARTICLE 2. — La requête susvisée du sieur Gueudet est rejetée.

« ARTICLE 3. — Expédition de la présente décision sera transmise au Ministère des Travaux Publics et au Ministère des Finances. »

ANNEXE N° 3

LES BENEFICES DES IMPORTATEURS SOUS LE REGIME DU CONTINGENTEMENT DES CHARBONS

(Rapport d'enquête sur le marché charbonnier)

II^e Partie - Chapitre IV

1° *Les bénéfices des négociants importateurs.* — Deux faits découlent nettement de l'enquête effectuée auprès des négociants importateurs :

En 1936, malgré plusieurs années dites de crise économique, il n'y avait pratiquement pas de maison d'importation en difficulté ;

Au cours de la crise, les bénéfices d'un grand nombre de maisons ont progressé.

A l'ombre du contingentement, la profession d'importateur de charbons a donc été une profession très protégée.

Que quelques maisons aient cherché à abuser de cette protection et à ne reporter sur aucune autre classe de la nation les avantages qu'elles recevaient de la puissance publique, cela est hors de doute. Qui oserait dire qu'à d'autres époques, certaines houillères n'en ont pas fait autant ?

Mais il est non moins hors de doute que de nombreuses maisons, par une plus juste compréhension de leurs intérêts, ont systématiquement cherché à vendre du charbon français et à faire bénéficier les mineurs du pays du surcroît d'activité que le régime du contingentement s'était proposé de développer.

Seul le consommateur semble donc avoir supporté les conséquences de cette protection.

Nous avons estimé par ailleurs le montant des bénéfices que leurs activités d'industriel et de négociant avaient permis aux importateurs de réaliser, au cours de ces dernières années.

Leur activité d'importateur pur, de son côté, n'aurait dû leur laisser qu'un bénéfice faible, analogue à celui que la profession d'exportateur de charbon — profession particulièrement bien définie en Grande-Bretagne par exemple, et qui lui est analogue — laisse à ces exportateurs : moins de 1 franc par tonne. Et pourtant, au cours de ces dernières années, cette activité d'importateur a laissé à certaines maisons des profits extrêmement importants que les différences d'habileté, de flair, de relations, de surface financière de leurs dirigeants ne permettent pas de justifier, que seul le régime du contingentement explique.

Nous avons déjà montré comment le régime du contingentement avait permis aux importateurs munis de licences d'acheter au cours mondial, alors que cela était impossible aux importateurs munis de certificats. Nous avons également chiffré l'importance des écarts constatés entre les prix des charbons vendus les uns sous licences, les autres sous certificats. L'ensemble de ces deux faits s'est traduit pour les importateurs correspondants par un super-bénéfice important.

S'il est difficile de chiffrer exactement le montant de ce super-bénéfice, parce que ce montant varie dans le temps, avec la qualité du charbon importé, et parce que certains importateurs en ont ristourné une partie à l'économie nationale, il ne paraît pas absurde en tous cas de l'estimer à plusieurs francs par tonne pour les quatre dernières années. Il a même pu atteindre une vingtaine de

francs pour certaines qualités chères de charbons de foyer domestique d'origine britannique.

Le bénéfice total du négociant importateur est la somme des bénéfices des activités de négociant et d'industriel analysés au chapitre précédent et du super-bénéfice, là où il existe. Il est plus variable que chacun de ces bénéfices partiels, puisqu'il arrive à totaliser leurs valeurs extrêmes. Le tableau suivant résume les ordres de grandeur pour les exercices écoulés.

Bénéfice	Importateur pur (1)	Négociant	Industriel	Total
Charbon industriel à la commission		0,50		0,50
à l'achat et vente ..	jusqu'à 5 frs	1 à 2 frs		2 à 7 frs
Charbon de foyer domestique : à concasser	jusqu'à 20 frs	4 à 5 frs	10 à 15 frs	5 à 40 frs
à agglomérer	jusqu'à 20 frs	4 à 5 frs	10 à 15 frs	5 à 40 frs

(1) Pour les importations sous licences seulement.

Par importateur, le bénéfice à la tonne est la moyenne des chiffres précédents, compte tenu de l'importance de ses diverses productions. Il est extrêmement variable d'un importateur à l'autre.

Pour les derniers exercices :

tel importateur qui ne fait que de l'industriel ne dépasse pas 0 fr. 50 à la tonne ;

tel autre qui fait 70 % de foyer domestique et bénéficie de licences dépasse largement 25 francs par tonne.

Entre ces deux extrêmes, 7 à 10 francs paraît normal pour les importations par voie maritime, 2 à 5 francs pour les importations terrestre.

Nous avons cherché dans la comptabilité d'un certain nombre de maisons d'importations le moyen de mettre en évidence la progression de ces bénéfices, au moment de la mise en application du contingentement.

Pour éliminer autant que possible l'influence de l'habitude française d'étaler sur plusieurs exercices les irrégularités de la conjoncture, nous avons étudié les bénéfices bruts (avant tous amortissements et provisions) et non les bénéfices nets. Même sur les bénéfices bruts, l'évolution est moins nette que dans la réalité,

parce que les importateurs ont profité de leur situation très favorable, pendant cette période, pour passer par le prix de revient un certain nombre de dépenses qui en temps normal eussent été réparties sur plusieurs années.

En prenant comme base 100 les chiffres de l'exercice 1935-1936, nous avons porté sur le tableau ci-joint les valeurs relatives des bénéfices bruts, au cours des 7 dernières années, de trois importantes maisons dont les activités s'étendent :

- pour la première à un seul port de la Manche ;
- pour la deuxième à un seul port de l'Atlantique ;
- pour la troisième à l'ensemble de la France.

Bénéfice brut à la tonne vendue	I	II	III
1929-30	16	48	80
1930-31	4	48	66
1931-32	25	71	91
1932-33	101	75	110
1933-34	92	100	109
1934-35	97	81	105
1935-36	100	100	100
% de charbon britannique	80 %	80 %	50 %

Ces chiffres montrent que si l'exercice 1930 a marqué pour quelques importateurs une crise certaine, cette crise n'a pas résisté à la mise en application du contingentement, bientôt suivi par la dévaluation du sterling. Ils montrent, d'autre part, que les bénéfices ont immédiatement suivi la mise en application du contingentement et qu'ils avaient tendance à diminuer au cours de ces dernières années. Ils montrent enfin que la progression a été surtout importante pour les importateurs de charbon britannique.

Il serait tout à fait imprudent d'attacher à ces chiffres une valeur excessive. L'évolution des bénéfices de ces dernières années est compliquée par l'influence de nombreux facteurs. Les uns démontreraient, si on pouvait leur accorder un caractère suffisant de généralité, que la progression des profits a été beaucoup plus limitée. Les autres, dans les mêmes conditions, amèneraient à penser qu'une part importante de ces profits se légitimerait par un changement d'activité dans lequel le contingentement n'intervint qu'à titre secondaire.

La plupart des importateurs par voie maritime importaient des charbons de provenances diverses dont certains ont été placés par le contingentement sous le régime des certificats d'origine : ces

charbons n'ont pas bénéficié des avantages dont bénéficiaient les charbons britanniques. Le régime du contingentement a obligé un grand nombre d'importateurs à faire le commerce des charbons français : or, au début de 1936, les charbons de remplacement valaient quelque 25 à 35 francs plus cher que les charbons britanniques. A ce double point de vue, la progression des bénéfices réalisés par les importateurs I et II du tableau précédent a été freinée.

La crise industrielle a amené un grand nombre de maisons à remplacer l'importation des charbons industriels qui ne s'écoulaient plus, par l'importation des charbons de foyers domestiques qui manquaient sur le marché, par suite de la réduction de la production nationale : évolution parallèle à celle qui a été observée dans les houillères. Changement d'activité d'où résultait une variation naturelle des profits, ceux-ci étant habituellement beaucoup plus importants pour les qualités domestiques que pour les autres. A ce point de vue, que l'exemple suivant met particulièrement en évidence,

Importateur de la Manche	1929	1935
Tonnage vendu	160.000 tonnes	165.000 tonnes
dont importé sous licences.....		90 %
Proportion des ventes de foyer domestique par rapport aux ventes totales.....	6 %	50 %
Bénéfice net	3 francs	15 fr. 50

la progression des bénéfices de certains importateurs se légitime par un changement d'activité dû à la crise sur les charbons industriels et dans lequel le régime du contingentement n'intervient qu'à titre secondaire.

Il n'a malheureusement pas été possible, étant donné la difficulté d'apprécier les rôles respectifs de ces divers facteurs dans chaque maison, de pousser beaucoup plus loin cette analyse, encore moins d'en tirer des valeurs moyennes. Et nous ne pouvons qu'énoncer qualitativement les faits suivants :

Le régime du contingentement a été pour les importateurs de charbon une source de profits abondants. En ordre de grandeur, ces profits ont pu atteindre une vingtaine de francs par tonne pour les produits de valeur, comme les charbons de foyers domestiques importés sous licences.

Une partie de ces profits a bénéficié à l'économie générale, puisqu'elle a permis l'utilisation d'un tonnage important de charbons nationaux, grâce à la péréquation, que chaque importateur a pu

faire à l'intérieur même de sa maison, entre les prix britanniques et les prix français.

A ce dernier point de vue, le recul de la production française au cours de ces derniers mois aurait été, si le contrôle des prix n'avait pas existé, une source nouvelle de profits pour certains importateurs.

REMARQUE. — Il importe de noter que deux chiffres tels que 3 et 33 francs de bénéfice à la tonne, pour différents qu'ils soient, peuvent au fond avoir une commune mesure, si on les compare au travail effectivement incorporé par l'importateur aux produits vendus. Le tableau suivant illustre cette affirmation :

	Prix d'achat	Prix de vente	Bénéfice	B.
	P. A.	P. V.	B.	P. V. - P. A.
Importateur-négociant ..	100	107,50	3	40 %
Importateur-industriel .	102	178	33	45 %

CHAPITRE XV

Les importations charbonnières de la France et les accords internationaux

I

La politique charbonnière française

Nos achats de charbon représentent en tonnage, comme en valeur, un des postes les plus forts de nos importations. De 1900 à 1913, la houille est passée, en valeur, du sixième rang au deuxième. En 1920, elle est au premier rang. Elle perd cette place au profit de la laine et du coton durant les années d'essor industriel. En 1929, elle vient seulement au 3^e rang. Au cours des années de crise, elle reprend la tête. Les années 1936-1937-1938 consolident cette position.

En pourcentage, les achats de combustibles solides ont varié au cours des dernières années de 8 à 10 % de nos achats totaux. Ils représentent d'ailleurs parfois près de la moitié du déficit de notre balance commerciale.

TABLEAU I. — (en millions de francs)

	1933	1934	1935	1936	1937	1938
Importations françaises totales	28.431	23.096	20.273	25.414	42.315	45.981
Importations charbonnières....	2.211	1.969	1.947	2.198	4.848	4.858
Déficit balance commerciale....	9.956	5.247	4.774	9.922	18.380	15.375

Si l'on poussé plus avant l'analyse de notre commerce extérieur, on doit convenir que les échanges de charbon constituent l'un des facteurs les plus importants de l'équilibre des comptes avec les pays exportateurs et que cette importance augmente d'année en année.

La valeur totale des charbons achetés à nos cinq fournisseurs principaux représentait, par rapport à nos ventes dans ces cinq pays :

le 1/7 au cours de l'année	1927
le 1/4 — — —	1929
le 1/3 — — —	1933
près des 3/5 (57,5 %)	1937

Le charbon représentait d'autre part, en 1933 :

20 % de nos achats en	Allemagne
22 % — — —	Belgique
41 % — — —	Grande-Bretagne

En 1937, ces pourcentages étaient respectivement de 49,4 %, 26,2 %, 47,9 %.

Il n'est pas besoin d'autres considérations pour expliquer la place tenue par le charbon dans notre politique commerciale. On peut même s'étonner qu'elle n'ait pas été plus importante.

Si l'on excepte les accords anglo-français de la guerre de 1914-1918, ayant trait à notre ravitaillement en combustibles, ainsi que les nombreuses clauses des accords de réparation (voir chapitre III) relatives au charbon, il faut plusieurs années de contingentement pour que nos négociations économiques lui fassent réellement place. Encore cette place ne sera-t-elle jamais celle qu'on aurait pu espérer.

« Purement consummatrice, la Suisse et l'Italie manient le contingentement des importations comme une arme dans les négociations commerciales. En représailles contre des dispositions prises par la France, à l'encontre de ses exportations agricoles, c'est l'importation de vos coques que l'Italie réduit maintenant de 60 % après l'avoir frappée d'un droit de 24,50 lire à la tonne, plus une surtaxe de 15 % ad valorem.

« Fermement conduite, la même politique de réciprocité d'application aujourd'hui généralisée, trouverait en France son moyen le

plus efficace dans la négociation d'une fraction convenable de l'importation charbonnière réglée d'ensemble sur les seuls besoins que la production indigène est hors d'état de satisfaire. »

Ainsi s'exprimait, le 23 mars 1934, le rapporteur du Comité Central des Houillères de France.

Après une période d'étude en 1933, plus résolument en 1934, notre politique économique va chercher à utiliser les contingents en vue de conclure des accords avec les pays étrangers. La notion de troc fait son apparition et se trouve, dès le mois d'août 1933, en bonne place dans les déclarations du gouvernement. Pour les 1.100 produits contingentés à l'époque, celui-ci se proposait de ne répartir entre les importateurs, pour chaque exercice — mois ou trimestre — qu'une fraction du contingent admis pour cette période. La fraction non répartie devait rester à sa disposition, et lui servirait à obtenir, au cours de négociations ultérieures, des avantages de nos différents fournisseurs.

L'intention du gouvernement était de réduire à 25 % de leur volume antérieur les contingents de tous les pays important en France, à l'exception de ceux demeurés fidèles à l'étalon-or, qui conserveraient la totalité de leurs attributions. Ces allocations — 100 % ou 25 %, selon que la monnaie du pays fournisseur était restée ou non attachée à l'or — devaient constituer des contingents de base auxquels le gouvernement se réservait d'ajouter des quantités supplémentaires moyennant contre-parties.

Ces dispositions, qui devaient entrer en vigueur au 1^{er} octobre 1933, ne furent appliquées que partiellement aux produits agricoles et à certains produits manufacturés. « En ce qui concerne le charbon, le système eut pu avoir des conséquences considérables, étant donné que les combustibles minéraux représentent, en poids et en valeur, la part la plus conséquente de nos importations et eussent pu servir de monnaie d'échange pour stimuler l'exportation des produits français les plus divers : blé, vin, soieries, objets de luxe... etc. » Ainsi s'exprime une étude du Syndicat Central des Importateurs (1). Gouvernement, producteurs et importateurs étaient donc, nous le voyons, d'accord sur les principes.

Qu'est-il advenu lors de la réalisation ? « La situation du contingent de charbon était telle que, pour ce produit, les principes

(1) Annuaire du Syndicat Central des importateurs. 1935.

nouveaux ne pouvaient être mis trop rapidement en application et que les réalisations furent peu nombreuses et d'importance très limitée. »

En effet, des six pays fournisseurs qui avaient chacun leur contingent calculé à 65 % de la moyenne de référence (taux admis en octobre 1933) trois, — la Belgique, la Hollande et la Pologne, — demeurés fidèles à l'étalon-or, devaient conserver leur contingent à 100 %. Inutile d'insister sur les nombreuses raisons d'ordre politique et économique qui commandaient de ménager la Grande-Bretagne, pays dont les envois étaient soumis au régime des licences et rigoureusement contrôlés. Pour la Russie, les efforts de rapprochement que nous tentions à cette époque expliquent que notre gouvernement ait songé plutôt à augmenter qu'à rogner son contingent, alors seulement de 96.000 tonnes par an. Quant à l'Allemagne, le gouvernement français avait bien, en octobre, déclaré l'intention de reprendre sa liberté à partir du 1^{er} janvier 1934. Mais notre position était délicate, les accords spéciaux « permettant le déblocage des marks gelés », étant renouvelés jusqu'à fin février 1934. Il apparaissait donc, dès octobre 1934, que le contingentement des charbons ne serait que peu affecté par la commercialisation des contingents.

Nous étudierons pour chaque pays les différents accords bilatéraux conclus à partir de fin 1933. Les uns ont été — ou ont voulu être — des accords de réciprocité, tels les accords franco-soviétiques du 24 janvier 1934.

- l'accord franco-polonais de mai 1934,
- les accords franco-britanniques du 27 juin 1934 et du 10 décembre 1938,
- l'accord franco-belge de mai 1937,
- l'accord franco-allemand minerais-coke du 1^{er} décembre 1937.

D'autres eurent une portée plus étendue, tels les accords franco-allemands relatifs à la Sarre : accord de Rome et accords de Naples, et les accords franco-turcs.

En 1938, le rapporteur du Cercle d'Etudes de Politique Etrangère pouvait écrire : « On a voulu voir dans l'établissement des contingents un moyen de négociation avec les puissances étrangères et le gouvernement français a fait ce qu'il a pu pour essayer de tirer parti du système, mais à l'heure présente les engagements pris ne permettent plus guère d'escompter des possibilités étendues

de marchandages fondées sur l'octroi des facilités d'importation aux pays étrangers pour les produits soumis au contingentement. »

Chacun des grands pays exportateurs, en effet, s'était assuré « sa part » des contingents, et souvent la gestion de cette part. Des garanties de pourcentage avaient été négociées et consacrées dans les accords commerciaux. Ces garanties devaient amener, de toute évidence, le partage proportionnel de tout contingent supplémentaire. Il eut fallu dénoncer et refondre tous ces accords. Faute d'avoir pu le faire, toute négociation à l'occasion des contingents devait se borner à une simple distribution des reliquats.

II

Les accords franco-britanniques relatifs au charbon

Nos rapports commerciaux avec la Grande-Bretagne furent, jusqu'en 1934, réglés par la convention de 1882. Dès 1933, nous éprouvions les effets du protectionnisme anglais et des prohibitions sanitaires qui frappaient nos produits agricoles à l'entrée dans le Royaume-Uni. Celui-ci se plaignait d'être lésé par le maintien à son endroit de la surtaxe de change — abolie cependant sur les charbons depuis janvier 1932 — et par l'augmentation des taxes à l'importation (1). En outre, il s'accommodait mal de notre système des contingents et n'admettait pas notre prétention nouvelle de les négocier.

Les négociations, longtemps retardées par les incidents d'une véritable guérilla de tarifs, s'ouvrirent en mars, durèrent quinze jours, furent suspendues, puis reprises fin mai. Elles aboutirent aux accords de juin 1934 :

§ 1 *Les accords de juin 1934*

Comme la convention de 1882, l'accord du 27 juin 1934 était une convention générale réglant toute une série de rapports entre les deux pays. Il comportait, entre autres, outre des mesures tarifaires et des réglementations sanitaires relatives aux produits agricoles, des dispositions affectant les contingents et spécialement celui des charbons :

(1) Augmentation non appliquée à la Belgique. Système fiscal analogue au nôtre.

ART. 3 § 1. — Le gouvernement français garantit au Royaume-Uni, immédiatement, l'attribution intégrale de la part qui lui revient mathématiquement dans les contingents actuellement existants ou qui seront créés ultérieurement, d'après la proportion des importations de produits britanniques par rapport au total des importations de produits de même espèce pendant la période de base. Cette proportion ne sera pas réduite, que le contingent global soit augmenté ou diminué. Cet engagement ne fait pas obstacle à la suppression de contingents existants.

§ 3. — En matière de gestion des contingents, le Royaume-Uni est assuré de bénéficier, sur la demande qui en serait faite par son gouvernement, dans les mêmes conditions et sous les mêmes réserves, pour un même produit, du traitement le plus favorable accordé au pays tiers.

ART. 4. — Le gouvernement français accepte de garantir, comme il joue actuellement le pourcentage des importations de charbon britannique faites au compte du contingent normal. Ce contingent « normal » ne comprend pas les charbons de soute, métallurgiques, et les allocations supplémentaires.

En ce qui concerne les allocations supplémentaires, à savoir les contingents des ports gérés par les Chambres de Commerce et les allocations des ports normands et bretons, ainsi que celles des caboteurs bretons, le gouvernement français accepte de donner les garanties ci-après pendant la durée de l'accord :

En cas de réduction du contingent global, ces allocations supplémentaires ne pourront pas être réduites dans une proportion plus forte ;

Le régime de la libre concurrence continuera à leur être appliqué de la même façon qu'actuellement.

Pour les charbons métallurgiques, le gouvernement français s'engage à maintenir, pour la durée de l'accord, le régime actuel de la liberté d'achat.

ART. 7. — Les hautes parties contractantes prennent acte de l'accord relatif à l'échange charbon et bois de mine intervenu le 15 juin 1934 entre les Mines anglaises et les représentants du Syndicat des Importateurs français de charbon.

Cet accord, qui organisait le troc entre les charbons et les bois de mines, spécifiait notamment que :

1° Le tonnage mensuel de charbon qui devait faire l'objet de cet échange serait de 40.000 tonnes ; cette quantité restant comprise dans les importations britanniques telles qu'elles résulteraient du régime visé par l'accord commercial à intervenir entre les gouvernements français et britannique.

2° Ce tonnage devait faire l'objet de licences spéciales délivrées par le gouvernement français à une commission mixte de quatre membres représentant les producteurs britanniques de charbon, les importateurs français de charbon, les exportateurs français de poteaux, les importateurs britanniques de poteaux.

3° L'échange devait se faire dans la proportion de deux tonnes de bois de mine contre trois tonnes de charbon.

Les licences devaient être administrées par la commission de manière à assurer aux producteurs britanniques acheteurs de poteaux le bénéfice de la licence de charbon correspondante. L'accord était valable jusqu'au 31 mars 1935 et susceptible d'être prorogé par tacite reconduction.

La Grande-Bretagne se voyait restituer ses contingents à 100 %, c'est-à-dire reconnaître comme droit d'importation en France au titre du contingent normal, les quantités attribuées en décembre 1933, après la réduction générale de 10 % appliquée le 1^{er} décembre 1933.

Comme la retenue « négociable » de 10 % que le gouvernement français s'était réservé d'effectuer à partir du 1^{er} janvier 1934, pour les besoins de sa politique de réciprocité commerciale, n'avait pas été appliquée de janvier à juin, on pouvait dire que la situation de fait pour le charbon n'était pas modifiée par le rétablissement à 100 % des contingents anglais (il en allait différemment pour d'autres produits, les cotonnades, les automobiles par exemple ; sur les contingents relatifs à ces produits, les retenues négociables avaient été mises en vigueur).

La tranche négociable de 10 % du contingent charbonnier avait cependant été utilisée pour mener à bonne fin l'opération d'échange bois de mine français contre charbons anglais.

Au sujet de la garantie de pourcentage donnée aux houillères britanniques, l'accord n'avait fait état d'aucun chiffre. La presse

anglaise du moment avait indiqué la proportion de 49 1/2 %, valeur communément admise depuis.

L'accord autorisait toutefois la pratique des virements de licences, tels que nous les avons décrits au chapitre précédent. Les Anglais leur attribuaient, dès fin 1937, la diminution de leurs ventes sur notre marché. Les bénéficiaires auraient été la Pologne, l'Allemagne et la Belgique.

Du côté français, on faisait observer que les prix anglais étaient trop élevés par rapport à ceux de la concurrence, et on ajoutait que le troc charbon-bois de mines était compromis par l'abstention des acheteurs anglais. La réduction de nos ventes était telle que les industries françaises intéressées en étaient gravement affectées.

§ 2 *Les accords de décembre 1938*

Des négociations s'ouvrirent fin juin 1938, en vue de porter remède à cette situation. Après confrontation des points de vue, elles furent ajournées pour permettre aux deux gouvernements l'étude des suggestions présentées.

Un accord provisoire intervint cependant sur deux points, la reprise des échanges bois-charbons et l'achat d'un tonnage de houille britannique par les services publics français, notamment les chemins de fer.

Les événements politiques de l'automne retardèrent l'aboutissement des pourparlers. En fin d'année seulement, nous eûmes les accords de décembre, destinés à mettre fin aux difficultés d'application de l'accord de 1934.

Aux termes de ces accords, le volume des licences devait être calculé en relation plus étroite avec les besoins et le montant des licences britanniques susceptibles d'être viré à d'autres pays serait désormais limité à 3 %, cette clause ne jouant d'ailleurs que pour les contingents normaux. Pour tenir cet engagement, les dispositions suivantes étaient prises. Le plafond des virements individuels autorisés était fixé, pour un même importateur, à 12 % de son contingent du premier trimestre de 1939 en charbon britannique, aucun report ne devant être admis d'un trimestre sur l'autre.

Ce taux de 12 % pour la limitation des virements était choisi à titre provisoire. Il était susceptible d'être modifié d'après les résultats d'ensemble obtenus, de façon à ne pas dépasser 3 % pour l'ensemble des virements au détriment de la Grande-Bretagne.

D'autres clauses garantissaient à la Grande-Bretagne le pourcentage de 49 1/2 % des achats de charbons par nos services publics.

En contre-partie, l'accord prévoyait une procédure d'examen périodique des questions de prix destinée à protéger les acheteurs français. Un comité consultatif mixte était créé, composé de vendeurs britanniques et d'importateurs français. Ce comité devait vérifier trimestriellement le niveau des prix des charbons et examiner les réclamations qui lui seraient adressées. Il devait prendre pour base les prix pratiqués par les meilleurs charbonnages britanniques placés dans des conditions normales.

En cas de désaccord au sein du comité, les litiges seraient soumis aux deux gouvernements.

Enfin, la nouvelle convention limitait l'arriéré sur les livraisons de charbon à effectuer en vertu de l'accord de troc charbon-bois de mines :

A partir du 1^{er} janvier 1939, il devait être tenu deux comptes distincts : l'un pour les licences correspondant aux achats de poteaux antérieurs au 1^{er} janvier, l'autre pour celles correspondant aux achats de bois antérieurs. Les licences correspondant à des achats antérieurs seraient délivrées pendant l'année 1939 dans la limite de 120.000 tonnes par trimestre (s'ajoutant à celle de 120.000 tonnes correspondant aux achats de bois de ce trimestre). S'il subsistait un reliquat au 30 novembre 1939, la question serait examinée à nouveau avec la délégation britannique et de nouvelles dispositions pourraient être prises.

Le nouvel accord, estimait-on en Grande-Bretagne, devait amener un relèvement substantiel de l'exportation charbonnière anglaise, et singulièrement de celle du Pays de Galles. D'ailleurs, on espérait le voir s'intégrer dans une entente plus vaste, les pourparlers pour l'entente européenne étant, à cette époque, activement poussés.

III

Les accords charbonniers franco-allemands

Les rapports charbonniers franco-allemands furent dominés, jusqu'au début de 1930, par les accords de réparation dont le dernier et l'un des plus importants fut la convention de Cologne en date du 20 octobre 1926. Nous avons donné dans notre chapitre III un bref historique de ces accords.

La convention d'Essen (31 juillet 1930) eut pour but de régler les questions relatives aux importations par Strasbourg et à la navigation rhénane. Les accords de Rome et de Naples fixèrent les modalités d'introduction des charbons sarrois en France, à la suite du rattachement de la Sarre au Reich.

Les accords commerciaux proprement dits intéressant le charbon furent peu nombreux, les ententes privées étant faciles, en effet, à promouvoir et à réaliser par suite des conditions de vente des charbons allemands en France. Il y avait un vendeur unique, le Kohlensyndikat, et deux principaux clients ou groupes de clients, la région strasbourgeoise et son hinterland d'une part, la grosse métallurgie française d'autre part. Nous avons étudié au chapitre IX le mécanisme de l'importation par Strasbourg et nous avons noté, en étudiant le contingentement, que la métallurgie lourde depuis l'institution de celui-ci établissait un programme d'achats centralisés.

C'est en fonction de ces aspects particuliers que les problèmes charbonniers ont reçu des solutions particulières au cours des relations économiques franco-allemandes, notamment en ce qui concerne les paiements par l'intermédiaire d'un organisme spécial, la S. I. C. A. P.

Cependant, l'échange minéral-coke fut organisé sur de nouvelles bases à l'occasion de l'accord du 10 juillet 1937 et annexé à cet accord.

§ 1 *La convention d'Essen et la S. I. C. A. P.*

Nous renvoyons, en ce qui concerne la convention d'Essen et la fin des réparations, aux ouvrages spéciaux, notamment ceux de M. d'Armonnel sur l'Office des houillères sinistrées, de M. Henri Marcesche sur le charbon dans le traité de Versailles, et à celui de M. Laffite-Laplace sur l'Economie charbonnière de la France.

Destinée principalement à sauvegarder les intérêts strasbourgeois et rhénans, la convention avait été conclue après de laborieuses négociations, le 31 juillet 1930. L'Etat français avait décidé d'accorder son appui au port de Strasbourg pour des raisons politiques évidentes et avait maintenu à la charge du Trésor la bonification allouée au Kohlensyndikat prélevée sur les crédits ouverts par le plan Dawes. Cette bonification était fixée à 1 mk. 20 par tonne pour les premières 1.200.000 tonnes annuelles, avec par la suite une échelle dégressive,

En échange, le Kohlensyndikat confirmait, par une participation aux transports sur le Rhin, les droits de la flotte française rhénane, et d'autre part assurait à un groupe d'importateurs strasbourgeois, nommément et limitativement désignés, l'exclusivité des importations en provenance de la Ruhr pour l'hinterland de Strasbourg, soit par convention douze départements.

Nous avons rencontré cette organisation au chapitre IX (groupe Cochegar-Assochar). Les transferts résultant du fonctionnement de la convention se firent à l'origine par l'intermédiaire de l'O. S. H., puis par la S. I. C. A. P. qui lui fut substituée lorsqu'il eut obtenu la cessation de son mandat.

La S. I. C. A. P. ou Société pour l'importation des charbons et autres produits de prestations, était une synthèse des divers intérêts strasbourgeois. Cet organisme était constitué sous forme d'une commandite par action, dont la Compagnie Générale de Navigation sur le Rhin était le seul gérant responsable et en même temps le principal actionnaire.

Il semble que les fondateurs aient caressé le projet de s'adjoindre des représentants des Mines du Nord et de Lorraine, ainsi que des métallurgistes, des chemins de fer, des secteurs électriques et des importateurs du littoral. Mais les groupements extérieurs à Strasbourg préférèrent conserver leur liberté. « Les Stasbourgais assurèrent seuls les responsabilités d'une affaire conçue par eux et pour eux (1). »

L'Etat français recevait 1.000 parts, bénéficiaires et avait droit à 50 % des superbénéfices. Un commissaire du gouvernement et un contrôleur financier recevaient mission de surveiller la gestion.

La S. I. C. A. P. fonctionnait comme une caisse de transferts et de compensation. Elle devait encaisser le produit des ventes du Kohlensyndikat en France. Elle en faisait deux tranches, l'une correspondant au tonnage-prestations, l'autre au surplus. La seconde était transmise directement au K. S. La première était versée au Trésor après prélèvement de la subvention annuelle de 1.500.000 Rm. destinée à la navigation rhénane. Le Kohlensyndikat recevait en paiement des traites endossées à son ordre par la S. I. C. A. P., et dont le montant était établi compte tenu de sa bonification. Ces traites lui étaient payées par la B. R. I.

(1) Laffitte-Laplace.

Malgré le moratoire Hoover et la suspension des paiements de réparation, la S. I. C. A. P. a subsisté et a continué à assurer les paiements se rapportant aux importations de charbons et de quelques autres produits. Ces paiements reçurent une affectation spéciale à la suite d'un accord du 10 mars 1933, dit accord de la S. I. C. A. P., qui fut sans cesse renouvelé depuis lors et servait surtout aux rapatriements des crédits bancaires français bloqués en Allemagne.

Les accords franco-allemands du 28 juillet 1934, dont le plus important fut l'accord de clearing signé à Berlin, purent donc laisser de côté les questions charbonnières.

Il n'en fut pas de même des accords de juillet 1937 qui, outre les paiements, ont réglementé, entre autres, les échanges minerais-cokes.

§ 2 *L'accord minerais-coke de 1937*

L'accord minerais-coke prévoyait l'échange d'un tonnage maximum de 600.000 tonnes de minerai (1) de fer par mois contre 275.000 tonnes de cokes ou de fines à coke calculées en coke, au minimum. Il était spécifié, dans l'accord, que certains produits tels que poussières de hauts-fourneaux et résidus de pyrites n'étaient pas considérés comme minerai. L'accord prévoyait en outre que 17 % de la somme totale des devises provenant des exportations destinées à la France seraient affectés au paiement du minerai, le supplément devant être couvert par des livraisons de coke.

L'accord du 10 juillet 1937 substituait d'autre part pour les paiements, au système du clearing, celui de la compensation privée. Il établissait dans les échanges des deux pays un rapport de 60 à 65 %, c'est-à-dire que pour 100 francs de marchandises allemandes entrant en France, 60 à 65 francs de produits français seraient admis en Allemagne.

(1) 440.000 T. de minerai lorrain, 20.000 T. de minerai de l'ouest, 20.000 T. de minerai Algérien, 120.000 T. de provenances diverses.

Mais les charbons étaient laissés en dehors du décompte et les paiements les concernant continuaient à être effectués à la S. I. C. A. P. (1).

L'accord commercial du 1^{er} août 1938 a intégré l'ancienne Autriche dans le système des paiements du 10 juillet 1937.

Les problèmes soulevés par la réduction des échanges minerais-coke ont été examinés par une commission spécialement habilitée. Au début de 1938, l'approvisionnement allemand de minerai avait été réduit. A la suite des conversations qui eurent lieu à Berlin, en mars, l'échange avait été ramené aux conditions de l'accord. Mais en raison du ralentissement de l'activité industrielle française, les importations de coke en France avaient baissé et atteignaient un chiffre inférieur au chiffre de base.

Les exportations de minerai devaient être, d'après le nouvel accord, réduites dans la même proportion que nos importations de coke. Un aménagement a été effectué de façon que les réductions soient réparties équitablement entre les différentes Mines.

§ 3 *Les accords relatifs à la Sarre*

L'importation des charbons sarrois depuis le retour au Reich du territoire de la Sarre en 1935, constitue un chapitre à part dans les échanges charbonniers franco-allemands. L'Allemagne exerçant son droit de rachat à l'égard des Mines, devenait débitrice de la valeur de ces Mines. Les accords de Rome et de Naples fixèrent les modalités des paiements. Le charbon fut de nouveau le moyen le plus commode d'exercer les transferts correspondants (2).

(1) *Note* : Lettre du 2 août 1937, adressée par le Ministre du Commerce au Directeur Général des Douanes : « J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'à la suite de conversation entre notre Attaché Commercial à Berlin et les Services allemands compétents, il a été convenu que les charbons importés d'Allemagne en France et dans les Colonies françaises, pays de protectorat et territoire africains sous mandat français échapperaient aux dispositions de l'article 5 de l'accord franco-allemand sur les paiements commerciaux. Toutefois, les lettres de voitures devront porter l'une des deux mentions suivantes : « à payer par la S. I. C. A. P. », ou Livraison gratuite à l'Etat français - Accord de Naples du 18 février 1935 ».

(2) Il y avait également les 285 millions de billets français en circulation, et les redevances d'amodiation de la région de Warndt.

Les accords de Naples avaient décidé que les 2/3 de la valeur de cession des Mines domaniales seraient recouvrés en nature par des prestations de charbon (environ deux millions de tonnes à recevoir par la France pendant cinq ans).

Du 1^{er} mars au 1^{er} juillet 1935, les livraisons sarroises, sous licences spéciales délivrées par la Direction des Mines, avaient été réservées aux services publics et à la métallurgie. Pour le 2^e semestre, un tonnage de 240.000 tonnes avait été attribué à l'industrie et au commerce. A la suite de pourparlers entre les deux gouvernements, l'accord du 5 octobre avait fixé à 2 millions de tonnes le quantum à recevoir.

1.500.000 tonnes le tonnage mis à la disposition des services publics et de la métallurgie.

380.000 tonnes le tonnage mis à la disposition de l'Union des consommateurs de charbons sarrois.

120.000 tonnes le tonnage mis à la disposition de la Société Charsar, pour l'approvisionnement de l'industrie et des foyers domestiques.

Ces chiffres avaient été modifiés courant 1936 et établis respectivement à : 1.400.000 tonnes, 456.000 tonnes, 144.000 tonnes.

L'accord du 12 août 1938 avait ramené à 1.650.000 tonnes au lieu de 2 millions, le contingent total des Mines sarroises en France.

Le Kohlensyndikat était chargé des ventes. Les paiements se faisaient par l'intermédiaire de la Banque de France en ce qui concerne les services publics et la grosse métallurgie, par l'intermédiaire de la S. I. C. A. P. en ce qui concerne les autres clients, Union des consommateurs ou Charsar.

Le tonnage de charbon sarrois introduit en France à la suite des accords de Naples constituait une tranche spéciale en dehors du contingent normal et des contingents supplémentaires. Les autorisations d'importer relevaient d'un système rigide n'admettant pas les virements, elles étaient réservées en principe aux industriels anciens consommateurs et aux anciens importateurs.

Le rapport annuel du Comité des Houillères de France avait fait observer en son temps que l'application du coefficient d'entrée, en vigueur en 1935, eut conduit à un tonnage de 1.300.000, compte tenu des dernières années de référence utile. Le supplément de

700.000 tonnes, « couvrant les intérêts de l'Etat français, a déterminé un quantum importable très voisin des expéditions antérieures à l'année 1914 ».

IV

Accords divers

Avec la Belgique, nous devons citer les accords faisant bénéficier ce pays du régime des certificats d'origine, puis les accords Marchandeaup - Van Zeeland, enfin l'accord de troc charbon-poteau de mines de 1937.

Du premier, nous avons parlé au chapitre du contingentement.

L'accord Marchandeaup - Van Zeeland, consécutif à la dévaluation belge de 1935, n'est pas spécial au charbon. Celui-ci subordonnant, dans le cas de marchandises contingentées en général, l'octroi de la licence à l'engagement écrit du receveur belge de ne pas traiter à des prix inférieurs aux prix courants français.

Notre dévaluation y mit fin. Des négociations furent entamées qui aboutirent, le 17 décembre, à un accord ne différant pas sensiblement des accords de contingents antérieurs. Au surplus, il stipulait la création d'une commission mixte se réunissant tous les 3 mois pour étudier les mouvements du commerce franco-belge.

L'échange charbon belge - poteau de mines français fut réglé par des accords spéciaux. (Avis aux exportateurs du 6 mai 1937. — Arrêté du ministre de l'Agriculture du 17 avril 1937.) Des tranches de 15 à 20.000 tonnes de poteaux de mines pouvaient être échangées trimestriellement contre un contingent de charbon, à l'équivalence 3 pour 2 comme les échanges franco-britanniques.

L'arrangement de fin décembre 1938, relatif aux contingents supplémentaires, n'a rien changé en ce qui concerne les charbons. La commission mixte franco-belgo-luxembourgeoise a résolu de la manière la plus satisfaisante les questions soulevées par l'application des accords.

Les importations polonaises ont fait l'objet d'un certain nombre d'accords. Nous pouvons citer ceux d'octobre 1931 (constitution de l'Assimpol, voir ch. VII) et de mai 1934 (contingent supplémentaire de 3.000 tonnes par mois mis à la disposition de la convention

houillère polonaise en échange de la construction d'un mouilleur de mines par les chantiers français).

Les achats de charbon, en augmentation depuis le 2^e semestre 1936, ont permis de réaliser avec la Pologne l'équilibre approximatif des échanges recherché par la convention du 17 septembre 1936. (Le gouvernement polonais s'engageait notamment, par cette convention, à intéresser l'industrie française à l'équipement militaire et économique de la Pologne.)

Vinrent ensuite les accords du 22 mai 1937 dont l'application s'est poursuivie au cours de 1938. La commission mixte franco-polonaise s'est réunie trimestriellement pour fixer les contingents à ouvrir à l'exportation française dans la limite de 80 % de la valeur de l'exportation polonaise en France (1).

La contraction des échanges franco-polonais en 1938 ne provient pas des charbons): notre importation charbonnière en provenance de Pologne étant, cette année-là, plus forte que celle de 1937.

Avec l'U. R. S. S., l'arrangement du 31 décembre 1938 avait prorogé pour 1939 les dispositions des arrangements antérieurs. Par ces accords, le gouvernement soviétique s'était engagé à nous passer un montant de commandes égal à celui des marchandises que nous achèterions en Russie, au bénéfice du tarif minimum ou d'un tarif intermédiaire.

L'importation charbonnière soviétique était d'ailleurs régie par l'accord du 11 janvier 1934. La Russie avait obtenu un contingent égal à 0,66 % du tonnage total autorisé. Le tonnage avait été calculé — chose difficilement explicable — sur les importations globales de la période de référence, métallurgie comprise. Le contingent russe était ainsi passé de 8.000 à 15.000 tonnes par mois. Les 7.000 tonnes supplémentaires avaient été imputées sur le contingent des Chambres de Commerce Maritimes.

Avec la Turquie, des accords spéciaux avaient été conclus pour permettre à ce pays de s'acquitter de ses dettes envers nous, et le charbon avait, là encore, servi de moyen de paiement.

(1) Plafond trimestriel : 8 millions de zlotys dont 6 millions au titre de contingents normaux.

En ce qui concerne la dette ottomane, un communiqué du Conseil de la Dette avait fait connaître, le 4 mai 1936, les modalités de la convention intervenue :

Pendant une période de 5 ans (1936-40), la Turquie devait payer moitié en devises, moitié en marchandises vendues hors clearing, les sommes dues au titre des emprunts et au titre du rachat de la Société des quais d'Istanbul.

Le charbon portait la part principale des paiements en nature : 200.000 tonnes par an à importer en France par la Turquie pendant 5 ans, le produit de la vente allant aux porteurs de fonds turcs. En réalité, ces 200.000 tonnes ont été livrées par l'Allemagne où la Turquie avait des crédits bloqués.

En ce qui concerne le transfert des avoirs français dans les Mines d'Héraclée, l'accord a été signé le 28 novembre 1936. Il prévoyait la cession au gouvernement turc de tout le patrimoine minier, immobilier, ferroviaire et portuaire de la Société pour le prix de 3.500.000 livres turques, auquel devait s'ajouter le montant des stocks et approvisionnements en nature.

Le total devait être divisé en 10 annuités égales, et ces annuités réglées par des livraisons de charbon à importer en France, dans les colonies françaises et les territoires sous mandat, Syrie exceptée (environ 100.000 tonnes par an).

Des dispositions avaient été prises pour que ces livraisons conservent une valeur fixe pendant les dix années prévues par le règlement.

Les relations économiques franco-turques ont vivement préoccupé le gouvernement français, sans qu'il ait été possible de trouver jusqu'à ce jour une solution favorable en raison du volume peu important de produits turcs qu'il nous est possible d'absorber, et de la nécessité de rapatrier, outre les arriérés commerciaux, des créances financières considérables.

Le charbon turc, de qualité moyenne, ne s'imposait pas de lui-même sur notre marché. Malgré cela, c'est à lui que l'on s'adressait pour la plus grande part des transferts à réaliser.

*
**

Au terme de ce rapide exposé relatif à nos accords charbonniers internationaux, il apparaît donc que des efforts louables avaient été

faits pour fonder nos échanges sur une large réciprocité, mais que ces efforts n'avaient pas donné les résultats attendus (1).

Les seuls accords de troc véritables étaient ceux conclus avec l'Angleterre et la Belgique au sujet des poteaux de mines, et avec l'Allemagne pour les minerais de fer. Encore, ce dernier seulement avait-il porté sur un tonnage appréciable.

Le charbon d'importation était apparemment trop nécessaire à notre économie. Nos fournisseurs le savaient fort bien. Et nous venions aux négociations commerciales avec ce handicap. Il eut fallu, si l'on avait désiré vraiment tirer parti de cette position d'acheteur important — voire souvent le plus important — aux époques où les marchés étaient engorgés, pratiquer en même temps une politique très cohérente de mise en valeur de nos ressources énergétiques de tous ordres. Non seulement ceci ne fut pas réalisé, mais la production nationale s'effondra à la suite des lois de 1936. On sait maintenant le prix terrible de ces années de facilité et d'insouciance.

(1) Note : Aussi, les balances commerciales avec nos principaux fournisseurs sont-elles restées déficitaires jusqu'en 1938, ou par suite de la baisse du franc elles sont, pour trois d'entre eux, redevenues légèrement positives.

1937 (en milliers de francs)

	Angleterre	Allemagne	Union Belgo- Luxemb ^{se}	Pologne	P.-Bas
Importations en provenance de	3.380	3.247	3.057	400	1.056
Exportations vers	2.721	1.415	3.145	188	832
Excédent des Importations.					
Total	659	1.832	— 88	212	224

1938 (en milliers de francs)

	Angleterre	Allemagne	Union Belgo- Luxemb ^{se}	Pologne	P.-Bas
Importations en provenance de	3.238	2.897	3.159	444	1.187
		(1)			
Exportations vers	3.551	1.674	4.182	356	1.344
Excédent des Exportations.					
Total	313	— 1.223	1.023	— 88	157
		(1)			

(1) Chiffres des 11 premiers mois.

CHAPITRE XVI

L'Entente Européenne du Charbon

Nous avons montré tout au long de cette étude de quelle façon la France avait trouvé au dehors le complément de son approvisionnement charbonnier. Parce qu'il y avait à ses frontières de grands pays exportateurs, auxquels l'unissaient des liens traditionnels et avec lesquels s'étaient établis des échanges complémentaires, parce que la France était riche de sa fortune acquise dans le passé et de sa productivité présente, elle pouvait acheter au dehors les vingt ou trente millions de tonnes qui lui faisaient défaut. Elle pouvait se procurer, avec une aisance relative, l'agent principal d'énergie nécessaire à sa vie de grande nation industrielle.

Elle a été la terre d'élection des grandes luttes charbonnières : dès 1925, en 1927-28 après la grève anglaise, à partir de 1931 et pendant près de six ans. La reprise de 1936-37 vit une accalmie, mais la régression de 1938 semblait devoir rallumer les batailles.

Cependant, il y avait quelque chose de changé : « Contrairement à la pratique du passé, notait le rapport du Comité central des houillères de France, le 24 mars 1939, la contraction des ventes extérieures n'a pas été accompagnée de sacrifices de prix chez les principaux exportateurs. »

Le 11 août 1938, le journal *Le Nord Charbonnier* avait publié l'information suivante : « Il s'est tenu il y a peu de temps, à Seveninghe, une réunion de représentants de l'Angleterre, de la France, de l'Allemagne, de la Belgique, de la Hollande, de la Pologne et de la Tchéco-Slovaquie. Cette réunion avait pour but

d'étudier le problème de la conclusion d'un cartel international du charbon ». Quelque temps auparavant, le même journal écrivait à propos des négociations charbonnières franco-anglaises de fin juin 1938 :

« On estime à Berlin que ces négociations concernent surtout la concurrence du charbon allemand sur les marchés extérieurs et l'on rappelle qu'une réunion analogue avait eu lieu à Paris à la fin d'avril afin de mettre sur pied un cartel international du charbon. »

L'idée n'était point nouvelle. « Il y a dix ans, écrivait en 1935 le *Deutscher Bergbau*, que la discussion tourne autour d'un pacte européen du charbon. » En 1938, elle paraissait reprise avec des chances nouvelles. Les accords bilatéraux faisant suite aux mesures de contingentement avaient préparé les voies, les organisations nationales étaient à pied d'œuvre. La longue lutte des années de crise n'avait pas donné de résultats décisifs, la paix économique semblait préférable aux dumpings épuisants. En 1939, on annonçait que l'accord anglo-allemand était chose faite. L'entente européenne devait suivre à bref délai, seules les modalités restant à fixer. Ainsi l'organisation charbonnière de l'Europe semblait entrer, pacifiquement, dans une phase nouvelle. Quelle allait-être la participation de notre pays à l'ordre nouveau ?

C'est ce que nous nous proposons d'étudier.

Le destin de l'Europe fut fixé, semble-t-il, au printemps de 1939. La presse charbonnière annonça qu'en raison des événements politiques récents, les pourparlers étaient ajournés sine die. La crise européenne devait être dénouée par les armes. Notre pays marchait à l'abîme.

Réalisée plus tôt, l'entente européenne du charbon, par ses possibilités d'extension, eut peut-être conduit à un fédéralisme sauveur et changé la face du monde. Elle fut bien près d'aboutir, mais il était sans doute trop tard. Avait-elle été vraiment tentée avec la ferme volonté d'aboutir ?

Avant la guerre de 1914, l'industrie houillère européenne était en plein développement. La prospérité générale enlevait tout intérêt à l'entente. Mais en 1925 apparaissait la surproduction. On commençait à parler dans le monde ouvrier et au B. I. T. de réorganiser la corporation minière sur des bases internationales

Le mémorandum sur l'industrie du charbon publié en 1927 par le Comité préparatoire de la Conférence Economique de la S. D. N., contenait des appels en faveur de l'entente. Ces appels émanaient, en particulier, de la Fédération (française) Nationale des Travailleurs du Sous-sol, et de la délégation allemande. A ce moment, toutefois, la Mining Association estimait que le rétablissement de conditions économiques et financières normales en Europe serait un remède suffisant.

A partir de 1928, les organismes économiques genevois se sont attachés plus spécialement encore aux problèmes charbonniers. Le « rapport préliminaire » publié le 14 avril 1929 établissait, entre autres, dans ses conclusions :

1° Que l'ajustement de l'offre à la demande par le seul jeu des facteurs naturels était irréalisable ;

2° Que les remèdes d'ordre national, les mesures de protection diverses, avaient aggravé la crise ;

3° Que seule une entente internationale concertée était susceptible d'améliorer la situation.

Le seul aboutissement pratique de ces études fut la résolution de la S. D. N., votée en septembre 1929, par laquelle elle invitait le B. I. T. à inscrire à l'ordre du jour de la Conférence Internationale du Travail de 1930, les questions ouvrières relatives au charbon. On sait que cette conférence adopta en 1931 le projet de convention relative aux heures de travail. La mesure ne fut jamais appliquée par les pays intéressés.

Pendant ce temps, les producteurs recherchaient de leur côté les bases d'une entente. Après un voyage des propriétaires anglais en Allemagne et en Pologne, un mouvement fut lancé en Grande-Bretagne en faveur d'une entente.

Les négociations furent reprises en 1929, lors d'un nouveau voyage des Britanniques sur le continent. En janvier 1930, un accord assez vague fut signé à Londres entre Anglais et Polonais. Le Comité préconisé par cet accord, pour faciliter la coopération sur le marché international, ne vit jamais le jour. Il aurait d'ailleurs seulement adressé des recommandations relatives aux prix f. o. b. et aux conditions de vente.

La conférence privée, convoquée à Londres pour le 30 septembre 1931, se borna à faire le point de la situation charbonnière et à

reconnaître la nécessité d'une coopération internationale des producteurs. Aucune organisation, aucun comité ne fut envisagé. Nul ne voulut d'ailleurs s'engager : la dévaluation de la livre avait eu lieu quelques jours auparavant.

Les experts furent à nouveau convoqués par le Comité économique de la S. D. N. Ils comprenaient des représentants des producteurs — patrons et ouvriers — des consommateurs, des gouvernements.

Le Conseil put constater, au début de 1932, qu'à la différence de 1929, les avantages de l'entente internationale étaient unanimement reconnus. Il estimait que les dispositifs nationaux nécessaires étaient en place. Il croyait, d'autre part, que les mesures protectionnistes ne feraient finalement pas toutes obstacle à l'accord et que les dispositifs de contingentement, installés pour des fins de défense, pourraient être utilisés en vue de la réalisation de l'ordre nouveau.

Il répondait aux objections des consommateurs en leur faisant espérer une plus grande stabilité des prix et une limitation de la hausse par l'intervention des sources concurrentes.

Enfin, il recommandait de reprendre les négociations ajournées à Londres en 1931, car il déclarait que la S. D. N. pouvait confronter les points de vue, mais ne pouvait prendre l'initiative ou la direction des opérations.

Au reste, l'Angleterre était-elle tellement désireuse de les reprendre ? Nous devons citer in extenso ce qu'en écrivait M. Robert Fabre, dans sa chronique minière de la Revue de l'Industrie Minière, le 1^{er} février 1932 :

« Ce n'est pas un « non » que les experts du patronat minier et du gouvernement britanniques à Genève ont opposé aux avocats des ententes internationales, plus ou moins pressants, plus ou moins informés des difficultés de la tâche. Leur « oui » est à terme, et à terme indéterminé. La « Mining Association » considère que la discussion d'accords internationaux pour la vente du charbon a été poussée aussi loin qu'il est à présent possible de le faire, par la conférence privée convoquée à Londres en septembre dernier, à l'initiative du Conseil Central de l'industrie houillère britannique. Depuis, des mesures « discriminatoires » prises par certains pays continentaux au détriment du commerce charbonnier britannique,

ont inspiré à la Mining Association la conviction que l'industrie houillère britannique ne pourrait s'attendre à être traitée équitablement dans une Conférence Internationale qui se réunirait dans les circonstances actuelles. Elle proteste en particulier contre le caractère « politique » de la surtaxe de change de 15 % en France.

« Refus de considérer la répartition actuelle du débit comme pouvant servir de base à de futurs contingentements ; persuasion que toutes les tentatives faites pour régenter la consommation européenne appelleraient des incursions de charbons américains ou russes non contrôlés ; aversion profonde pour les intrigues politiques que comporterait inévitablement toute action commune irradiée de Genève, voilà les objections courantes que, d'après le Colliery Guardian, les milieux miniers britanniques opposent aux projets d'accords internationaux.

« Leur réserve présente, leur répugnance apparente à composer avec les producteurs continentaux, a sans doute d'autres motifs. « Même si nous étions séduits par l'idée de coopération, mentionne « le Colliery Guardian (15 janvier), il conviendrait d'observer, d'une « part que la dévaluation du sterling peut faire renaître pour nous « l'espoir de regagner par une action indépendante le terrain perdu. « et, d'autre part, que les changements politiques récemment « intervenus en Grande-Bretagne militent contre un effort coopératif. »

« D'où il suit que l'évolution prochaine de l'exportation houillère britannique, en reprise sur les marchés scandinaves et sur les marchés lointains d'outre-mer, fixera, semble-t-il, les chances favorables ou défavorables d'accords charbonniers internationaux où l'Angleterre serait partie. »

L'Angleterre a engagé la lutte en dévaluant. Elle veut en attendre le résultat. En 1933, elle pousse à fond sa politique d'accords commerciaux préférentiels. A l'automne de cette année-là, elle répond à la S. D. N. qui voudrait réunir une nouvelle conférence du charbon, qu'elle ne voit pas pour le moment la possibilité de prendre des mesures tendant à l'ouverture de pourparlers entre les pays producteurs. » Wait and see, elle espère que les concurrents ne pourront pas tenir bien longtemps.

A la fin de 1934, cependant, elle se rend compte qu'elle n'aura pas raison de la résistance polonaise. C'est alors l'accord anglo-polonais dans lequel on voulut voir le prélude d'une entente plus

vaste (1). On pensait communément, en 1935, que l'Allemagne puis la Belgique pourraient y être admises.

Mais, en 1935, les choses avaient changé: L'offensive économique des charbons anglais n'avait pas donné les résultats espérés. La situation commerciale avait commencé dès 1933 à évoluer en faveur de l'Allemagne. « En 1934, le pourcentage d'accroissement de 17,6 % de l'exportation charbonnière allemande n'est dépassé que par celui des Etats-Unis (22 %). » D'autre part, la puissance charbonnière allemande s'est accrue par le rattachement au Kohlsyndikat des Mines de la Sarre après celles du bassin d'Aix-la-Chapelle.

« L'Allemagne ne peut avoir qu'une position, écrivait la *Bergwerks Zeitung*, le 16 juillet 1935, surtout depuis le retour de la Sarre à la mère-patrie et le rattachement des Mines sarroises au Syndicat du charbon de la Ruhr, après celle du bassin d'Aix-la-Chapelle. Du point de vue tonnage, l'Allemagne se prêterait tout au plus à un « raclage ».

Parlant des dispositions de l'Angleterre, devenue plus conciliante devant les progrès croissants de la concurrence allemande, le « *Deutscher Bergbau* », organe officiel de la Corporation minière allemande, déclarait devoir « appeler l'attention de la façon la plus nette sur le travail de géant de l'industrie houillère allemande qui, spécialement lorsqu'on considère la pénurie de devises du Reich, a rendu au peuple allemand un service inappréciable et tendu ses forces au prix de gros sacrifices. »

L'Angleterre était devenue demanderesse, l'Allemagne possédait des atouts. Elle entendait conserver ses gains de tonnage dont le maintien assurait le travail des ses mineurs et fournissait au pays un volume indispensable de devises.

D'ailleurs, les dirigeants allemands estimaient à ce moment que l'organisation de vente anglaise, en pleine transformation, n'était pas mûre pour l'entente et voulaient attendre les résultats du « *Central Selling* ».

(1) Accord d'un type nouveau établissant une relation de quantité entre les exportations des deux pays sur les marchés contestés. Un certain équilibre de prix était rendu possible de ce fait.

Le boom de 1936-1937 diminuait l'urgence de l'entente. Ce fut — ainsi que nous l'avons vu — seulement en 1938 que les pourparlers furent repris.

Entre temps, deux accords particuliers avaient pu heureusement aboutir, qui semblaient être des exemples favorables et pouvaient faire bien augurer de la réussite finale des pourparlers.

L'entente internationale des cokes avait été signée le 11 juin 1937 entre les représentants de l'Allemagne, de la Grande-Bretagne, de la Belgique, des Pays-Bas et de la Pologne.

Elle avait été conclue pour une durée de trois ans — elle devait expirer en réalité le 31 mars 1940. Elle pouvait être prorogée par tacite reconduction. Elle avait pour objet de réglementer et de contrôler l'exportation de coke des pays participants, et de fixer des prix minima.

Dans ce but, chaque pays signataire recevait une « participation » calculée sur la base des exportations effectuées d'avril 1935 à mars 1936. Les droits de « consommation propre » étaient l'objet d'une réglementation séparée et d'un calcul distinct. Les participations étaient, en pourcentage du total :

Allemagne	48,43 %
Grande-Bretagne	20,88 %
Pays-Bas	17,83 %
Belgique	9,66 %
Pologne	3,20 %

Les pays importateurs étaient, d'autre part, répartis en quatre groupes :

- a) La Grande-Bretagne, l'Irlande, les Etats-Unis, le Canada ;
- b) Les Pays Baltes, Scandinaves, la Pologne, Dantzig ;
- c) L'Allemagne, les Pays-Bas, la Belgique, le Luxembourg, la France, la Suisse, la Tchéco-Slovaquie, l'Autriche et la Hongrie ;
- d) Les pays méditerranéens et balkaniques, et l'Afrique du Nord.

Des contingents provisoires et des contingents définitifs étaient calculés pour chaque pays exportateurs d'après sa participation de base.

Lorsqu'un pays n'aurait pas atteint son contingent, la différence serait répartie entre les autres. Les dépassements devaient être

imputés sur le contingent de l'année suivante. Les contingents seraient distribués selon un plan préétabli aux différents groupes de pays importateurs.

Les barèmes de prix minima étaient arrêtés par un Comité exécutif. Des sanctions aux infractions étaient prévues : amendes pour dépassement de quote (5 sh) et pour vente au-dessous des prix minima : dans ce cas, la pénalité était de trois fois l'écart de prix consenti, sans pouvoir être inférieure à 5 sh.

L'application de ces dispositions était confiée au Comité exécutif. L'Allemagne possédait 3 voix dans ce Comité. La Grande-Bretagne deux, la Belgique une, la Pologne une.

La conclusion de cette entente, qui portait sur 12 millions de tonnes de coke vendues annuellement, était considérée en Grande-Bretagne et en Allemagne comme un précédent favorable aux accords charbonniers internationaux.

A l'époque où elle avait été conclue, étant donnée la grande activité de la sidérurgie, la convention n'avait qu'une portée pratique assez faible. La Grande-Bretagne et la Belgique, en particulier, avaient besoin de toute leur production. Les Pays-Bas et la Pologne devaient en être les bénéficiaires. L'U. R. S. S. avait quelque espoir d'en tirer profit également.

Enfin la presse technique, notamment la *Bergwerks Zeitung*, avait annoncé en 1939 qu'un certain nombre d'entreprises spécialisées dans le commerce du charbon avaient fondé une *Fédération internationale pour le commerce des charbons de soutes*. Il s'agissait d'un accord privé, n'ayant pas, on le voit, le même caractère de généralité que la convention des cokes.

Le but de la Fédération était de réduire, dans la mesure du possible, les effets de la concurrence. Son siège était à Londres. Les entreprises qui la composaient appartenaient à un très grand nombre de pays, non seulement les grands producteurs européens tels que l'Allemagne, la Grande-Bretagne et la France, mais aussi les Indes, l'Espagne, le Portugal, la Turquie, l'Égypte et certaines nations de l'Amérique du Sud et de l'Afrique.

Reprises, ainsi que nous l'avons vu, en juillet 1938, les négociations avaient dû être reportées de nouveau. Des difficultés avaient surgi au sujet du choix de la période de référence relative au calcul

des contingents de base de certains pays. Les deux principaux intéressés, la Grande-Bretagne et l'Allemagne, opposaient leurs points de vue respectifs.

L'Angleterre, qui avait vu sa part des exportations européennes décroître de 58,3 % à 50,57 % en 1936 et 43,37 % en 1937, demandait l'établissement d'une référence basée sur la moyenne des sept dernières années.

L'Allemagne, dont la part était passée de 20 % en 1932 à 34,5 % en 1937, aurait voulu l'adoption de la seule année 1937 comme base de référence.

Des négociations séparées eurent lieu. Elles aboutirent à l'accord annoncé par le communiqué du 28 janvier 1939.

« A la suite des discussions qui ont eu lieu depuis quelque temps entre les représentants des principaux pays européens producteurs de charbon, en vue d'aboutir à la conclusion d'un accord charbonnier international, il a été décidé que des conversations auraient lieu entre les représentants des industries britanniques et allemandes — ces deux pays étant principalement intéressés au commerce d'exportation des charbons — pour rechercher les bases d'un accord entre eux et faciliter ainsi les négociations ultérieures entre tous les pays intéressés.

« Les conversations qui ont eu lieu entre les représentants des industries charbonnières britanniques et allemandes ont abouti favorablement, et toutes les divergences ont été aplanies.

« On envisage maintenant de reprendre les négociations entre tous les pays intéressés en vue d'aboutir à un accord général. »

Il semble qu'on soit tombé d'accord pour choisir une référence basée sur la moyenne annuelle des exportations au cours des quatre ou cinq dernières années.

« On croit à Cardiff, publiait un journal de la corporation, que la quote britannique une fois fixée variera entre 46 et 50 % du total des exportations mondiales, qui atteindront probablement 100 millions de tonnes. »

D'après le Sunday express, l'accord anglo-allemand sur les charbons aurait comporté le partage suivant : 50 % aux exportateurs britanniques, 30 % aux Allemands et 20 % aux autres pays (Pologne, Hollande et Belgique).

« L'Allemagne aurait ainsi fait d'importantes concessions à l'Angleterre. L'an dernier (en 1938), les deux pays ont exporté respectivement 29.300.000 tonnes et 35.800.000 tonnes. Les exportations britanniques devraient donc monter à 50 millions de tonnes avant que celles de l'Allemagne puissent augmenter au-delà du niveau de 1938. »

Toutes les difficultés n'étaient pas écartées cependant. Les événements politiques de 1938 et les modifications territoriales en résultant avaient profondément modifié les positions respectives. L'Allemagne avait acquis la production de l'ancienne Autriche et les lignites des Sudètes. Une part importante de la production tchéco-slovaque était devenue polonaise, alors que la Pologne disposait déjà d'un important tonnage exportable. Les statistiques étaient à revoir. La dépression de 1938 avait d'ailleurs diversement affecté les principaux pays européens.

En outre, « avant que ne soient élaborées des dispositions concrètes et précises, la consultation des gouvernements apparaît, disait le chroniqueur de l'Industrie Minérale, également nécessaire dans la plupart des cas. »

Quels étaient les points de vue de ces mêmes gouvernements ? Ils avaient sans doute, dès cette époque, des données sur un avenir paraissant assez sombre. D'ailleurs, l'exportation des charbons allemands semblait pour les dirigeants du Reich devoir être seulement maintenue, mais non plus tellement développée. Les formidables besoins du plan de quatre ans absorbaient des tonnages de plus en plus considérables.

Dès le début de mai, on annonçait la suspension des pourparlers.

On devra attendre, notait la *Bergwerks Zeitung*, que des « relations paisibles » se soient instituées entre les principaux pays exportateurs. La tension politique « paraissait un fâcheux préambule » à la constitution du cartel européen. « On a peut-être commis une erreur de tactique, disait d'autre part la *Gazette de Francfort*, en faisant connaître l'entente intervenue entre exportateurs britanniques et allemands avant de préciser également les participations des intéressés de moindre importance. »

Et sans abandonner tout espoir, les commentaires d'outre-Rhin rendaient un son assez pessimiste : « Il est compréhensible et probable, disait-on, que des deux côtés — industrie et gouverne-

ment — on continue, malgré la tension politique présente, à s'intéresser aux accords intervenus et qu'on ne désire pas y renoncer, étant donnée la valeur qu'ils présentent en tant que prémices d'un cartel européen d'exportation charbonnier, tant que des espoirs subsisteront dans ce sens, comme tel paraît être le cas. »

La longue lutte des deux grandes industries minières du continent, l'un des aspects les plus importants de la rivalité économique germano-britannique, cette lutte dont nous avons suivi les phases en étudiant l'approvisionnement de notre pays, avait été bien près de trouver un dénouement pacifique.

CONCLUSION

Qu'en était-il de notre approvisionnement charbonnier au moment où furent repris les pourparlers relatifs à l'entente européenne du charbon.

Nous demeurions dépendant de l'étranger pour le 1/3 ou les 2/5 de nos besoins, selon les années.

A une période d'approvisionnement difficile immédiatement après l'autre guerre avait succédé les années d'achats massifs de la prospérité : jusqu'à 37 millions de tonnes, charbons sarrois compris, telle avait été notre demande aux bassins extérieurs.

Puis la crise était venue. Le contingentement avait été institué pour empêcher l'écrasement de nos houillères sous la pression des productions rivales plus puissantes.

La défense du « coefficient organique de couverture » avait été assurée tant bien que mal en maintenant le tonnage importé autour de 22 millions de tonnes.

1936 et 1937 avaient vu l'offre étrangère se faire moins pressante. Il nous avait alors fallu compenser à des cours onéreux la baisse de tonnage infligée à la production nationale par une politique intérieure pour le moins inopportune. Ceci, au moment où la chute de la monnaie rendant plus pénible encore le recours à l'étranger, et en dépit d'un équipement permettant à nos houillères de prendre une large part à la reprise qui s'amorçait.

1938 et 1939 avaient vu s'atténuer la montée des cours, mais les nécessités financières rendaient toujours plus urgentes la compression de nos achats au dehors.

Le moment semblait d'autre part, ainsi que nous l'avons montré, favorable à la réalisation de l'entente européenne : les organisations charbonnières des principaux producteurs s'étaient affermies, les dumpings s'étaient peu à peu neutralisés, les protections étaient devenues de jour en jour plus efficaces.

Quelle eut été la répercussion de cette entente sur nos approvisionnements en combustibles minéraux solides et, de proche en proche sur notre économie tout entière. Le souci de notre défense économique en général comme celui de notre défense monétaire en particulier devaient nous conduire, entre autres nécessités, à reviser notre position en matière charbonnière, voire même à reconsidérer les solutions apportées jusqu'ici aux problèmes de l'énergie.

En cette affaire comme en bien d'autres, la France de 1939 se trouvait à un carrefour. D'ailleurs le choix était proposé à l'Europe entière et peut-être au monde.

M. Rist disait en mai 1939 dans une conférence souvent citée depuis. « Comme en médecine à propos de maladies, en matière économique, à propos de chaque question concrète, se pose toujours à nouveau le problème de savoir s'il faut laisser les choses évoluer toutes seules ou s'il faut intervenir ». Et il constatait qu'à toutes les époques l'homme d'état devait prendre parti entre ces deux modes de résoudre les difficultés qui se présentent.

Nous croyons avoir montré que le commerce charbonnier européen, dont la France était un des plus importants marchés, paraissait très fortement orienté vers la recherche de « solutions concertées », vers l'avènement d'un ordre faisant place aux luttes anarchiques vécues jusqu'alors.

Nous avons vu chaque pays organiser successivement la production et les ventes : les pays autoritaires en premier lieu, témoin l'Allemagne, la Pologne, la Russie Soviétique.

Les pays demeurés attachés au libéralisme n'avaient pu se soustraire longtemps à de semblables mesures. La Hollande qui tirait sa production des Mines d'Etat et de quelques houillères à capitaux privés y était parvenu aisément. Les producteurs de Belgique avaient créé en 1935, sous la pression de difficultés à la fois économiques et sociales, et sur les injonctions du gouvernement, l'office des charbons et l'office des cokes.

L'Angleterre, enfin, malgré sa fidélité aux formules individualistes, avait vu s'opérer une lente évolution inachevée d'ailleurs en 1939, mais qui avait abouti déjà, grâce à la collaboration des producteurs et des pouvoirs publics à un système de centralisation sans précédent dans l'histoire charbonnière britannique.

Les pays purement consommateurs eux-mêmes, qu'ils aient été de complexion démocratique ou dictatoriale, telles la Suisse et l'Italie, avaient été conduits à organiser par voie d'autorité l'importation et la distribution des combustibles.

L'entente européenne conditionnée par la mise en place de ces organisations nationales leur eut, en retour, donné une importance plus grande.

Il est à remarquer que les grandes ententes internationales, autrefois conclues entre quelques firmes puissantes et pour des fins le plus souvent spéculatives, avaient vu leur caractère se modifier et leurs bases s'élargir. Elles avaient cherché à régulariser la production, à l'adapter aux besoins, à éviter les variations trop brusques des cours. En outre, les pays consommateurs avaient été appelés à y participer. Enfin les représentants des nations adhérentes étaient choisis par les gouvernements respectifs au sein de la profession. L'entente charbonnière — nous l'avons montré par l'historique des pourparlers de 1938 et 1939 — aurait été conçue selon ces principes nouveaux. Elle aurait eu pour but de fixer des quotes de production et des contingents de vente. Les rapports des acheteurs et des vendeurs auraient été réglés suivant des modalités sans doute analogues à celles décrites à propos des cokes. Les gouvernements auraient été appelés à sanctionner les accords.

L'importation charbonnière déjà contingentée chez nous de façon assez souple, il est vrai, se serait éloignée davantage encore des méthodes du marché libre. Les acheteurs français en présence du bloc quasi tout-puissant représenté par le cartel européen eussent été amenés à s'unir plus efficacement, à renforcer leurs liens fédéraux. La gestion des contingents eut appelé sans doute la création d'un organisme central, office, comité, ou comptoir et de proche en proche elle eut conduit à l'organisation du marché tout entier comme les grandes ententes de la sidérurgie avaient amené la réglementation du commerce des produits métallurgiques.

D'ailleurs les questions d'organisation soulevées par l'évolution de notre commerce charbonnier d'importation ne constituaient qu'un chapitre d'un ensemble plus vaste. Notre politique de l'énergie tout entière était en cause. La conjoncture économique et monétaire nous imposait d'utiliser nos ressources au maximum.

Etait-ce là une évolution nous menant irrésistiblement à l'autarcie ? Plus simplement nous dirons qu'il était devenu nécessaire d'équilibrer le bilan de l'entreprise France. Des plans grandioses voyaient le jour, telles les études relatives à l'édification sur le territoire national d'une puissante industrie des carburants synthétiques. Des réalisations s'amorçaient, témoin la mise en chantier des travaux du groupement de l'électricité.

Importations charbonnières et équipement énergétique de la France étaient des questions connexes, paraissant devoir exiger une solution d'ensemble.

Fallait-il laisser cette solution se dégager d'elle-même, nous en remettant au libre jeu des mécanismes économiques, ou moyennant tout au moins un minimum d'intervention. Ou bien devions-nous accorder créance aux tenants des écoles nouvelles lorsqu'ils réclamaient à la fois la création d'un office du commerce extérieur et celle d'un ministre de l'énergie.

Nous sommes au crépuscule des automatismes, disait M. Hoffherr, au cercle d'Etudes de Politique Etrangère. Les solutions de demain seront celles de l'économie dirigée, affirmaient les « planistes ».

Les automatismes, ou mieux, les mécanismes économiques, ne sont point morts, répliquait M. Rist, leur action est seulement trop souvent contrecarrée par le jeu d'autres mécanismes mis inconsidérément en mouvement par des interventions inopportunes. Et il en donnait de pertinents exemples, du moins en ce qui concerne les secteurs demeurés en dehors de l'économie de guerre envahissante.

A l'heure qu'il est le choix ne nous est plus permis. Les événements nous dicteront la solution. Sans doute au moment où la décision pouvait encore nous appartenir, étions-nous voués à l'impuissance par nos désordres et par nos abandons successifs. Mais il est vain de regarder en arrière.

Les problèmes du charbon prennent une acuité particulière à cette heure où les importations nous demeurent interdites. Nous mesurons de façon tragique l'importance de l'apport extérieur.

Lorsque la guerre aura pris fin, la reconstruction du marché européen s'imposera. Quelle que soit l'issue du conflit, une organisation économique du continent sur des bases durables devra voir le jour, ou bien l'Europe sombrera dans le chaos.

Qu'en sera-t-il de nous à ce moment. Pour une large part notre sort sera fait à la mesure de notre volonté durant ces jours d'épreuves.

Une expérience commence. Il faut la poursuivre avec le seul souci de l'intérêt du pays. Que nous devions ou non, nous en réjouir, il nous faut vivre en économie fermée.

Nous croyons avoir montré qu'un des principaux secteurs de notre activité commerciale était dès avant la guerre orienté vers des formules nouvelles. Ces formules nouvelles sont dégagées chaque jour pas à pas. Nous devons nous inspirer à la fois des valeurs traditionnelles et des exemples récents d'économie dirigée.

Quel que soit le sort des armes, un ordre nouveau paraît devoir naître, et peut-être une phase nouvelle de la civilisation. Notre pays devra y retrouver sa place. Il le pourra si ses enfants savent comprendre et vouloir, vouloir avec foi dans l'œuvre entreprise et demeurer unis. Sinon ils auront perdu, selon la parole de saint Paul « l'utilité de leur souffrance ».

Vu :

Lyon, le 22 Avril 1941,
Le Doyen de la Faculté de Droit,
P. GARRAUD.

Vu :

Lyon, le 21 Avril 1941,
Le Président de Thèse,
F. TRÉVOUX.

Vu et permis d'imprimer :

Lyon, le 26 Avril 1941,
Le Recteur, Président du Conseil de l'Université,
LIRONDELLE.

BIBLIOGRAPHIE

1° Ouvrages

- M. OLIVIER : *La Politique du charbon 1914-1921*. Alcan, Paris, 1922.
- R. FABRE : *Le conflit minier britannique de 1926 et ses conséquences nationales et internationales*. Theollier, St-Etienne, 1928.
- D'ARMONNEL : *L'Office des houillères sinistrées et les charbons de réparations*. Jouve, Paris, 1933.
- R. LAFFITE-LAPLACE : *L'économie charbonnière de la France*. Giard, Paris, 1933.
- H. MARCESCHE : *Le charbon, élément de réparations et de négociations dans le Traité de Versailles et les accords qui l'ont suivi*. Le Bayon, Lorient, 1933.
- A. DUBOSCQ : *Le conflit contemporain des houillères européennes. Perspectives d'entente*. Librairie sociale et économique, Paris, 1936.
- Rapport d'enquête sur le marché charbonnier* (extraits des Annales des Mines). Dunod, Paris, 1937.
- B. I. T. : *L'industrie charbonnière dans le monde*. Genève, 1938.
- Centre Polytechnicien
d'Etudes écon. : *L'énergie en France*. Librairie sociale et économique, 1939.
- Comité de l'Importa-
tion charbonnière : *Organisation du marché charbonnier dans les pays étrangers*. Jouve, Paris, 1938.
- F. MAURETTE : *Les grands marchés de matières premières*. Colin, Paris, 1928.
- R. HOFHERR : *La politique commerciale de la France* (Publication n° XI du Centre d'Etudes de Politique Etrangère). Hartmann, Paris, 1939.

2° Revue et Publications

- Revue de l'Industrie Minérale : *Chroniques minières et Documents statistiques*. 1925 à 1939.
- Annales des Mines : *La statistique de l'Industrie Minérale*. 1928 à 1939.
- Bureau de Documentation Minière : *Tableaux des importations des produits Minéraux*. 1937 et 1938.
- L'Industrie houillère Française (Conseil national économique). J. O. 23 Août 1933 - Annexes.
- Rapports présentés à l'Assemblée générale du Comité Central des Houillères de France. 1928 à 1938.
- Publications et cartes de l'Office de Statistique des Houillères.
- Bulletin économique du Comité Central des Houillères de France.
- Annuaire du Comité central des Houillères de France.
- Annuaire du Syndicat Central des importateurs de charbons en France.
- Bulletin du Comité Central des Armateurs de France.
- Journal de la Marine marchande.
- Journal des Charbonnages.
- Le Nord charbonnier.
- Guide des Houillères du Nord et du Pas-de-Calais.
- La Journée industrielle.
- Presse allemande : *Glückauf, Deutsche Bergwerk, Zeitung, Deutsche Bergbau*, etc.
- Presse anglaise : *Colliery Guardian, l'Economist*, etc...

TABLE DES MATIÈRES

1^{re} PARTIE

Le Charbon dans le monde et en France

CHAPITRE I. — *Le charbon dans l'économie moderne*..... 11

L'importance du charbon. — Facteur d'expansion et de contraction de la demande charbonnière. — Le recul du charbon devant l'hydroélectricité et devant les combustibles liquides. — Les réserves mondiales de pétrole et de charbon. — Le charbon, matière première des hydrocarbures : les techniques d'hydrogénation. — Les problèmes de main-d'œuvre et les problèmes commerciaux posés par le charbon.

CHAPITRE II. — *Le bilan charbonnier de la France*..... 25

Consommation d'énergie et consommation charbonnière en France. — Nécessité de l'importation charbonnière — La place tenue par la Production française. — Perspectives. — Les autres sources d'énergie en France : charbon et pétrole. — Charbon et hydroélectricité. — L'aménagement de nos ressources peut-il modifier les données du problème de l'importation charbonnière.

2^e PARTIE

Les fournisseurs du marché français

CHAPITRE III. — *Historique*..... 41

Les importations charbonnières avant et pendant la guerre. — La période 1918-1931 : l'après-guerre. — La politique charbonnière anglaise. — La grève anglaise de 1926 et ses conséquences sur le marché français. — Les charbons de réparations et la politique charbonnière allemande. — La Convention de Cologne et ses suites. — La situation charbonnière de la France avant la grande crise.

CHAPITRE IV. — *La provenance anglaise* 55

I. Production. — Rendements. — Prix de revient

II. La réglementation du marché.

§ 1 Les premières tentatives.

§ 2 Les lois minières à partir de 1930 : a) les fusions ;
b) l'organisation de la production.

§ 3 Les lois minières à partir de 1930 (suite). —
L'organisation des ventes minières : la réforme de
1936 ; les trois systèmes de « Central Silling ». —
L'organisation du commerce charbonnier.

III. Les exportations charbonnières britanniques. —
Statistique.

IV. Les exportations charbonnières britanniques vers
la France. — La méthode d'achat des
charbons anglais.

CHAPITRE V. — *La provenance allemande* 77

I. Productions et rendements.

II. Physionomie de l'industrie charbonnière allemande
et organisation du marché.

§ 1 Organisation de la production : Les cartels régionaux, la Fédération charbonnière, le Conseil National du charbon, le Syndicat Rhénan Westphalien ou Kohlensyndikat.

§ 2 Organisation des ventes :

a) Le commerce de gros et le commerce de détail.

b) Les grands organismes de vente. — Sociétés de
vente et Comptoirs.

c) La zone contestée et le marché extérieur.

III. Les exportations allemandes. — Statistiques.

IV. Les exportations allemandes vers la France.

CHAPITRE VI. — *Les provenances belge et hollandaise*..... 97

I. Les importations en provenance de Belgique.

§ 1 Production. — Rendements. — Prix de revient.

§ 2 Organisation du marché.

§ 3 Les exportations belges. — Les charbons belges en France.

II. Les importations en provenance de Hollande.

§ 1 Production. — Rendements. — Prix de revient.

§ 2 Physionomie de l'industrie charbonnière néerlandaise et organisation du marché.

§ 3 Les exportations hollandaises. — Les charbons hollandais en France.

CHAPITRE VII. — *La provenance polonaise*..... 111

I. Production. — Rendements. — Prix de revient.

II. L'organisation charbonnière polonaise.

§ 1 Historique.

§ 2 La convention houillère polonaise.

III. Les exportations polonaises.

§ 1 Statistiques.

§ 2 Les exportations polonaises vers la France et le mode d'achat des charbons polonais.

CHAPITRE VIII. — *Les provenances secondaires*..... 121

I. Les charbons russes.

II. Les charbons américains.

III. Les charbons turcs.

IV. Les charbons en provenance de l'Empire.

§ 1 La houille en Afrique du Nord. — Les bassins de Djerada et de Renadza.

§ 2 La houille indo-chinoise.

§ 3 La houille à Madagascar.

3^e PARTIE

La réalisation des Importations

CHAPITRE IX. — *Les Importateurs*..... 135

I. Caractères et fonctions de l'importation charbonnière française.

II. L'organisation de l'importation charbonnière française avant 1939.

le Comptoir des charbons classés et agglomérés.

la Compagnie générale charbonnière.

les Organisations syndicales et fédérales.

le Comité de l'Importation charbonnière.

CHAPITRE X. — *L'acheminement des Importations. — Voie maritime. — Voie ferrée. — Voie fluviale*..... 151

I. Les parts respectives des trois modes d'importation.

II. La voie maritime.

§ 1 Les ports charbonniers : Rouen, Bordeaux, Marseille, Caen, Nantes. — La protection des ports français du Nord.

§ 2 Les frets.

§ 3 La flotte charbonnière française. — L'aide du gouvernement.

II. L'importation par voie ferrée.

III. L'importation par voie fluviale. — Bateaux étrangers : belges et sarrois. — Les frets fluviaux.

CHAPITRE XI. — *L'utilisation des charbons importés*..... 171

I. Répartition par qualités et calibrages.

II. — par industrie d'utilisation.

III. Statistique par départements et par régions : parts relatives des charbons français et des charbons importés.

4^e PARTIE

La concurrence sur le marché français

CHAPITRE XII. — <i>Les facteurs de la concurrence et les dumpings</i>	185
---	-----

I. Les facteurs de la concurrence.

- § 1 Influences naturelles et facteurs humains.
- § 2 Les rendements. — Les salaires. — Les prix de revient.
- § 3 Influence de la facilité d'accès aux centres de consommation.

II. Les politiques d'exportation. — Les dumpings.

- § 1 Généralités. — Les différentes pratiques des politiques de dumpings. — Ecart systématique des prix intérieur et extérieur. — Subsidés à l'exportation. — Traités de commerce préférentiels. — Manipulation monétaire.
- § 2 Le dumping britannique.
- § 3 Le dumping allemand. — L'umlage.
- § 4 Le dumping polonais.

III. Les prix f. o. b. d'exportation.

CHAPITRE XIII. — <i>La défense du marché français. — Mesures douanières et déflation</i>	217
--	-----

I. La crise charbonnière en France.

II. Les mesures douanières.

- § 1 Les anciens droits : Droit spécifique. — Taxe de statistique. — Péage et taxe portuaire.
- § 2 La surtaxe de change.
- § 3 Les taxes des licences. — La taxe de documentation minière.

III. Les mesures de déflation.

CHAPITRE XIV. — *La défense du marché français* (suite) 231

Le contingentement. — Les prix à l'importation.

I. Le contingentement. — Généralités.

II. Fondement juridique du contingentement.

III. Modalités du contingentement.

§ 1 Mécanisme administratif.

§ 2 Autorisation de droit commun et régimes spéciaux.

§ 3 Références et taux de contingentement.

§ 4 Retenues sur le contingent et attributions de suppléments.

IV. Que penser du contingentement. — Point de vue des importateurs, des fournisseurs, de la production française. — Résultats en ce qui concerne les tonnages.

V. Les prix à l'importation.

Annexe I: Décret du 10 Juillet 1931 portant réglementation de l'importation des combustibles nouveaux.

Annexe II: Arrêt du Conseil d'Etat - 5 février 1936.

Annexe III: Les bénéfices des importateurs sous le régime du contingentement des charbons.

CHAPITRE XV. — *Les importations charbonnières de la France et les Accords internationaux* 265

I. La politique charbonnière française.

II. Les accords franco-britanniques relatifs au charbon.

§ 1 Les accords de Juin 1934.

§ 2 Les accords de Décembre 1938.

III. Les accords charbonniers franco-allemands.

§ 1 La convention d'Essen et la S. I. C. A. P.

§ 2 L'accord minéral coke de 1937.

§ 3 Les accords relatifs à la Sarre.

IV. Accords divers: Belgique, Pologne, U.R.S.S., Turquie.

CHAPITRE XVI. — *L'Entente européenne du charbon*..... 283

Le rapport à la S. D. N. de 1929. — La conférence de Londres de septembre 1931. — Nouvelles tentatives de la S. D. N. au début de 1932. — L'influence de la politique monétaire anglaise. — La résistance allemande et polonaise. — L'accord anglo-polonais de 1934. — La position allemande en 1935-1936 en face des efforts d'organisation britannique.

L'entente des cokes et l'entente des soutes.

Les pourparlers de 1938. — L'accord anglo-allemand de 1939. — L'échec des négociations en vue d'une extension de l'accord.

CONCLUSION 295

BIBLIOGRAPHIE 301



Visa de la Censure autorisation n° 12.369

..... SOUCHIER
... IMPRIMEUR
..... ROANNE
